@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
6(77)
czerwiec
2014




# ROWER W MIEŚCIE

## Aktualności



## Temat numeru



## Kampanie ZTM



## Z kart historii komunikacji



## Komunikacja na świecie



## Drodzy Czytelnicy

*„W latach dziewięćdziesiątych miałam lepszy rower (...). Dojeżdżałam wtedy do pracy, z Mokotowa na Grochów. Na całej trasie nie było ani kilometra ścieżki, a rowerzystów prawie nie spotykałam. Nadal poruszałam się głównie po chodnikach, tylko na niektórych odcinkach jezdnią. Na Moście Poniatowskiego musiałam pokonywać schody, za to droga przez Park Skaryszewski była prawdziwą przyjemnością. (...). Niedawno powtórzyłam swoją trasę z Mokotowa na Grochów. Od Belwederskiej do placu Trzech Krzyży przejechałam chyba najładniejszą ścieżką w mieście. Była pełna rowerzystów. Na moście Poniatowskiego samochody nadal pędziły zbyt szybko, bym miała odwagę zjechać na jezdnię. Ale z chodnika zobaczyłam na dole, na Powiślu, stację Veturilo. Prawie wszystkie rowery były wypożyczone."*

To fragment wydanej w ubiegłym roku książki Magdaleny Stopy „My, rowerzyści ___z Warszawy". Ta wyjątkowa lektura dobrze oddaje zmiany do jakich doszło w stolicy w ruchu rowerowym. **W czerwcowym numerze iZTM przyglądamy się temu, co takiego nowego zaszło w komunikacji rowerowej w Warszawie**, przedstawiamy też plany na najbliższe lata. Mówi nam o tym w obszernym wywiadzie Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej Łukasz Puchalski, a ocenia były kolarz zawodowy Cezary Zamana. Piszemy o założeniach zmian w infrastrukturze rowerowej, dostarczamy garść niezbędnych informacji o bezpiecznym poruszaniu się rowerem po mieście, właściwym przewozie jednośladu w środkach transportu miejskiego. Oddajemy głos cyklistce, która spiera się z kierowcą autobusu. Odziewdzamy również siedzibę i serwis firmy Nextbike, operatora sieci Veturilo. Przyglądamy się temu, jak pracują, i z jakimi problemami się zmagają.

A pracy mają coraz więcej. Bo przybywa stacji Veturilo, a w maju **warszawscy rowerzyści jeździli tak zawzięcie, że wygraliśmy Europejską Rywalizację Miast**, o czym można przeczytać w Aktualnościach. **Pani prezydent Hanna Gronkiewicz-Waltz z tej okazji podarowała rowerzystom milion złotych na poprawę infrastruktury**. W rubryce znajdziemy informację o: zmianie w rozkładzie metra i SKM, pasji do komunikacji 11-letniego Marcela. Na zakończenie przyglądamy się, jak zorganizowany jest ruch tramwajowy w Sewilli.

**Zachęcamy do lektury**





ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

**Redaktorzy prowadzący:** Olgierd Kwiatkowski

**Skład:** Maciej Beister

**Nakład:** 8075

**Prenumerata:** ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

**Znajdziesz nas na:**

 www.ztm.waw.pl

 www.facebook.com/ztm.warszawa

 www.twitter.com/ztm_warszawa

**Napisz do nas:** iztm@ztm.waw.pl

# Zdecydowane zwycięstwo Warszawy

Blisko **300 tysięcy kilometrów** przejechali w maju stołeczni rowerzyści biorący udział w **Rowerowej Rywalizacji Miast 2014**. Wyprzedzili trzydzieści jeden miast i „wykręcili" **dodatkowy milion złotych na infrastrukturę**.

- *Ten wynik robi wrażenie. W stolicy dokonuje się „rowerowa rewolucja", a mieszkańcy coraz chętniej korzystają z tego środka transportu. Będziemy nadal inwestować i rozbudowywać infrastrukturę, właśnie podjęłam decyzję o przekazaniu dodatkowego miliona zł na ten cel* – mówi **Hanna Gronkiewicz-Waltz, prezydent m.st. Warszawy**.

Warszawska drużyna pokonała dystans **295 149,64 km**. Zdecydowanie wyprzedziła Łódź – 169 626,82 km, Rzym – 167 329,81 km, Bolonię – 105 396,85 km, Gdynię – 80 655,88 km i **miała niemal 20-krotnie lepszy wynik niż Barcelona**.

Rywalizacja rozpoczęła się 1 maja, a zakończyła w sobotę 31 maja. Mógł w niej wziąć udział każdy mieszkaniec przemieszczający się rowerem po mieście. Pomiar przejechanych kilometrów możliwy był dzięki aplikacji Endomondo. Liczyły się tylko te podróże, w których rower zastąpił inny środek transportu, czyli dojazdy do pracy, szkoły, kina czy sklepu. Przejazdy sportowe nie były brane pod uwagę.



# Trwają konsultacje społeczne #metro2



Za nami półmetek konsultacji społecznych przeprowadzanych w związku z projektem zmian w komunikacji miejskiej po uruchomieniu II linii metra. W odpowiedzi na propozycje ZTM mieszkańcy Warszawy zgłosili dotychczas ponad 1,5 tys. wniosków.

Spotkania odbyły się dotychczas w dzielnicach w największym stopniu objętych zmianami czyli na: Pradze-Północ i Targówku (już dwukrotnie), Bemowie, Pradze-Południe i w Śródmieściu. Swoje uwagi zainteresowani zgłaszają przez Internet na Facebooku, Twitterze, w maju dzieli się uwagami w przygotowanych przez ZTM namiotach informacyjno-konsultacyjnych ustawio-nych w czterech lokalizacjach: na placu Bankowym, przy Dworcu Wileńskim, rondzie Daszyńskiego i Metrze Świętokrzyska. Na początku zeszłego miesiąca warszawiacy mieli też okazję uczestniczyć w czacie z dyrektorem ZTM Wiesławem Witkiem.

Konsultacje wzbudzają duże zainteresowanie warszawiaków. Dyskusje są długie, często emocjonalne. Najwięcej uwag otrzymywanych od mieszkańców prawobrzeżnej strony miasta i dotyczą planowanego skrócenia – do przystanku Dworzec Wileński - linii 512 i 527. Liczni prażanie chcieliby wznowienia linii tramwajowej łączącej Szmulki z trasą W-Z (dawna linia 13).

Na Bemowie mieszkańcy postulują przede wszystkim dalsze utrzymanie kursowania do Śródmieścia linii 105 (ZTM proponuje zakończenie trasy przy Rondzie Daszyńskiego), przywrócenie przyśpieszonej linii 506 z Jelonek na Świętokrzyską, chcieliby także, by nie likwidować linii 8. Dużo osób złożyło wniosek o to, by nie dzielić linii 159.

ZTM przeanalizuje wszystkie postulaty mieszkańców i poinformuje o naniesionych poprawkach w stworzonym przez siebie raporcie, który będzie dostępny 60 dni po zakończeniu konsultacji. Jednocześnie zaprasza na kolejne spotkania i składanie uwag. Liczy się każdy głos, także ten pozytywny.

**Czerwcowe konsultacje:**

- **Wola** - 10.06, godz. 18.00 – 21.00, Szkoła Podstawowa nr 26, ul. Miedziana 8
- **Białołęka** - 11.06, godz. 18.00 - 21.00, Gimnazjum 146, ul. Ostródzka 175
- **Śródmieście** – 17.06, godz. 18.00 – 21.00, OSiR Śródmieście, ul. Polna 7a

Uwagi można zgłaszać:

- pocztą tradycyjną na adres: Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Żelazna 61, 00-048 Warszawa, z dopiskiem „konsultacje".
- mailową na adres konsultacje@ztm.waw.pl
- w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM (wnioski przyjmowane są wyłącznie w formie pisemnej).

**Konsultacje potrwają do 27 czerwca.**

# Metro jeździ częściej

Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził nowy rozkład jazdy metra. **Od 1 czerwca pociągi kursują częściej** między godzinami szczytu, w porze powrotów z pracy, wieczorami i w niedzielę.

Po wprowadzonych zmianach ruch pociągów będzie odbywać się z następującą częstotilwością:

- między godzinami szczytu (9.00 – 13.50) w dni powszednie co 3 minuty 50 sekund (dotychczas - 4.10),
- w popołudniowym szczycie (14.40 – 17.30) co 2 minuty 50 sekund (dotychczas – 3 min.),
- wieczorami (20.00 – 23.00) co 6 minut i 50 sekund (dotychczas taki rozkład obowiązywał od 20.00 do 21.00).
- w niedzielę (6.00 – 20.30) co 5 minut 50 sekund (dotychczas 6.46).

Nowy rozkład jazdy oznacza więcej pociągów na torach. Między godzinami szczytu jest ich już 32, czyli tyle samo co w godzinach największego natężenia ruchu. W soboty jeździ 18 zamiast 15, a w niedzielę 15 zamiast 13.

Do kolejnych zmian dojdzie po wakacjach. Wtedy pociągi mają zwiększyć prędkość z 60 do 80 km na godz. Oznacza to, że w godzinach szczytu przyjadą na stacje raz na 2 minuty



# Nowe godziny pracy POP Imielin i Marymont

Punkty Obsługi Pasażerów Zarządu Transportu Miejskiego znajdujące się na stacjach metra: Imielin oraz Marymont są obecnie czynne w zmienionych godzinach. Nowe godziny pracy zostały dostosowane do rzeczywistego zainteresowania ze strony pasażerów.

Decyzja o wprowadzeniu nowych godzin pracy wynika z konieczności zapewnienia szybszej i bardziej komfortowej obsługi w cieszących się największym zainteresowaniem pasażerów POP-ach:




Ratusz-Arsenał i Centrum, przy takich samych możliwościach kadrowych jakie ma ZTM. W przypadku POP-ów Imielin Marymont zaobserwowane zostało zmniejszone zainteresowanie pasażerów ze względu na mniejsze zainteresowanie wydawaniem hologramów do Karty Warszawiaka. Dlatego punkty Imielin i Marymont są obecnie czynne w godz. 12.00 – 19.00.

Nieliczni pasażerowie, którzy korzystają z tych POP-ów w godzinach do południa, nie pozostali pozbawieni możliwości obsługi. Do dyspozycji mają bowiem POP-y na innych, pobliskich stacjach metra: Plac Wilsona i Służew. Jeśli zaś chcą jedynie kupić bilet komunikacji miejskiej mogą skorzystać z biletomatów.

# Przebudowa Świętokrzyskiej – zmiany w komunikacji

Od 11 maja dzienne linie autobusowe 102, 105 i 444 i nocne linie autobusowe N14 i N64 kursują trasami objazdowymi. Zmiany są spowodowane przebudową ulicy Świętokrzyskiej na odcinku Kopernika – Nowy Świat.

Linie autobusowe **102, 105 i 444** kursują obecnie, od skrzyżowania Nowego Światu z ulicą Świętokrzyską ulicami: Nowy Świat – pl. Trzech Krzyży – Książęca – Kruczkowskiego – Tamka i dalej swoimi trasami.

Nocne linie autobusowe **N14 i N64** zostały skierowane na trasy:

- w kierunku pętli OLESIN, CHOSZCZÓWKA - od skrzyżowania Nowy Świat/Świętokrzyska: Nowy Świat – pl. Trzech Krzyży – Książęca – Kruczkowskiego – Tamka i dalej swoimi trasami,
- w kierunku pętli DW.CENTRALNY - od skrzyżowania Zajęcza/Dobra: Dobra – Topiel – Kruczkowskiego – Książęca – Nowy Świat – Al. Jerozolimskie i dalej swoimi trasami.

Zmienione trasy będą obowiązywały **do odwołania**.



# Zmiany w kursowaniu pociągów SKM S1

Do 30 czerwca na odcinku Warszawa Włochy – Pruszków pociągi SKM S1 kursują według nowego rozkładu. Zmiany są spowodowane pracami modernizacyjnymi prowadzonymi na tej trasie przez PKP PLK.

W porannym szczycie komunikacyjnym pociągi SKM S1 oraz KM kursują włącznie w kierunku Warszawy, a w godzinach szczyty popołudniowego tylko w kierunku Pruszkowa. W pozostałych godzinach obowiązuje ruch naprzemienny. Dodatkowo do 14 czerwca w godzinach 22.00 – 4.50 ruch pociągów podmiejskich na odcinku Warszawa-Włochy – Pruszków zostanie całkowicie wstrzymany.

ZTM uruchomił autobusową linię zastępczą **ZS1**. Autobusy kursują na trasie: **PKP Pruszków – Sienkiewicza – Kościuszki – al. Wojska Polskiego (powrót: al. Wojska Polskiego – Powstańców – Ołówkowa) – Al. Jerozolimskie – Tysiąclecia – Warszawska – Keniga – Orląt Lwowskich – Wojciechowskiego – Traktorzystów – Nowolazurowa – Ryżowa – Chrobrego – Popularna – Al. Jerozolimskie – Dw. Zachodni**.

Modernizacja spowodowała również zmiany w komunikacji Kolei Mazowieckich. Część pociągów, obsługujących linię skierniewicką kursuje, na odcinku Warszawa Zachodnia – Brwinów, torami dalekobieżnymi z pominięciem stacji: Warszawa Włochy, Warszawa Ursus, Warszawa-Ursus Niedźwiadek, Piastów i Pruszków. W związku z tym na trasie Warszawa Zachodnia – Brwinów kursuje autobusowa linia zastępcza KM.

Na czas modernizacji **bilety ZTM oraz uprawnienia do bezpłatnych przejazdów środkami komunikacji miejskiej są honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich na odcinku Warszawa Wsch. – Pruszków oraz na odcinku Warszawa Zach. – Brwinów w pojazdach zastępczej komunikacji autobusowej KM**. Pasażerowie posiadający bilety ZTM ważne w 1. i 2. Strefie mogą podróżować pociągami KM, które pomijają stacje: Warszawa Włochy, Warszawa Ursus, Warszawa-Ursus Niedźwiadek, Piastów, Pruszków, do/ze stacji Brwinów z możliwością powrotu do / wyjazdu z pomijanych stacji bez konieczności ponoszenia dodatkowych opłat.

**Uwaga! W celu aktywowania / skasowania biletów ZTM pasażerowie zobowiązani są wejść do pociągu KM pierwszymi drzwiami licząc od czoła składu i zgłosić się do kierownika pociągu**.

Bilety KM ważne w pociągach na linii KM1 między Warszawą, a Pruszkowem uprawniają do przejazdów:

- pociągami SKM linii S1 na odcinku Warszawa Wsch. – Pruszków,
- autobusami linii ZS1, 717 na całej trasie oraz linii 716 na odcinku PKP Włochy – Ogińskiego (Piastów),

Pasażerowie posiadający bilety KM wydane:

- do/ze stacji położonych na odcinku Łowicz Gł. – Warszawa Ursus Płn. oraz do/ze stacji na odcinku Warszawa Ursus – Skierniewice przez Warszawę Włochy, mogą podróżować pociągami KM i SKM przez Warszawę Zachodnią,
- do/ze stacji w relacjach obejmujących odcinek Warszawa Włochy – Pruszków, w przypadku korzystania z przejazdów pociągami KM, które pomijają stacje: Warszawa Włochy, Warszawa Ursus, Warszawa-Ursus Niedźwiadek, Piastów, Pruszków mogą podróżować przez Brwinów z możliwością powrotu do / wyjazdu z omijanych stacji pociągami KM i SKM bez konieczności ponoszenia dodatkowych opłat.



# 19 nowych stacji Veturilo

Do końca sierpnia na Mokotowie, Pradze-Południe, w Ursusie i na Woli powstaną kolejne wypożyczalnie miejskich rowerów Veturilo. W czwartek, 29 maja - w obecności władz dzielnic finansujących rozwój systemu - Zarząd Transportu Miejskiego podpisał umowę z operatorem sieci firmą Nextbike.

*- Moda na rower trwa. Dzięki Veturilo w ciągu zaledwie trzech lat staliśmy się rowerową stolicą Polski. Z naszego systemu korzysta 180 tys. użytkowników, a rowery były wypożyczane prawie 3 mln razy. Dzięki jego rozbudowie o kolejnych kilkanaście stacji i 209 rowerów będzie mogło z niego korzystać jeszcze więcej mieszkańców* - mówi **Hanna Gronkiewicz-Waltz, prezydent m.st. Warszawy**.

Działający od sierpnia 2012 roku system roweru miejskiego w Warszawie liczy obecnie 174 wypożyczalnie. Do końca sierpnia przybędą nowe stacje, których lokalizacje zostały wybrane przez władze dzielnic, po konsultacjach z ZTM oraz mieszkańcami.

W czerwcu planuje się również niewielkie korekty w lokalizacji istniejących stacji. Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, wypożyczalnie cieszące się najmniejszą popularnością, zostaną przeniesione w inne miejsce. Stacja z ul. Lubelskiej zostanie przesunięta na Rondo Wiatraczna. Wypożyczalnia z okolic Hotelu Saskiego trafi na Plac Teatralny, zaś z jedna ze stacji z kampusu AWF - na skrzyżowanie Wólczyńskiej i al. W. Reymonta. Wypożyczalnia stanie też na Mariensztacie.



## LOKALIZACJE NOWYCH STACJI VETURILO

### MOKOTÓW

- stacja metra Racławicka
- stacja metra Wierzbno
- skrzyżowanie ul. A. J. Madalińskiego i ul. Puławskiej
- skrzyżowanie ul. Czerniakowskiej i ul. J. Gagarina
- skrzyżowanie ul. Czerniakowskiej i ul. W. Witosa
- skrzyżowanie ul. Dolnej i ul. Jana III Sobieskiego
- skrzyżowanie ul. Jana III Sobieskiego i ul. św. Bonifacego
- pętla Stegny

### URSUS

- PKP Warszawa Ursus
- PKP Warszawa Ursus Niedźwiadek
- urząd dzielnicy (pl. Czerwca 1976 r.)
- skrzyżowanie ul. Skoroszewskiej i ul. A. Prystora
- OSiR przy ul. gen. K. Sosnkowskiego

### PRAGA POŁUDNIE

- urząd dzielnicy (ul. Grochowska 274)
- pl. P. Szembeka
- ul. gen. A. E. Fieldorfa „Nila" (k. TESCO)
- Jeziorko Balaton (skrzyżowanie ul. Kapelanów AK z ul. gen. R. Abrahama)
- skrzyżowanie ul. Egipskiej i ul. Afrykańskiej

### WOLA

- skrzyżowanie ul. Wolskiej i ul. Redutowej




Ponadto, w połowie lipca pojawi się kolejna stacja sfinansowana ze środków prywatnych – przed siedzibą jednego z operatorów telefonii komórkowej na ul. Marynarskiej.

Podpisano również porozumienie o kompatybilności systemu Veturilo z uruchamianą w połowie czerwca siecią wypożyczalni rowerów publicznych w Konstancinie-Jeziornie. Dzięki temu rowery miejskie będzie można wypożyczyć w Konstancinie, a oddać w Warszawie – i na odwrót. Władze podwarszawskiej gminy zdecydowały się na montaż pięciu stacji z 55 rowerami.

To oznacza, że system rowerów publicznych jeszcze w tym roku będzie liczył 200 wypożyczalni i prawie 3 tys. rowerów. Do tej pory skorzystało z niego 180 tys. osób, wypożyczając rowery prawie 3 mln razy. **Wszystkie wpływy z Veturilo decyzją prezydent m. st. Warszawy Hanny Gronkiewicz-Waltz są przeznaczane na rozwój infrastruktury rowerowej. To ponad 2 mln zł rocznie**.

# Zaplanuj weekend z T

Zabytkowym tramwajem z placu Narutowicza mostem Śląsko-Dąbrowskim na Pragę i z powrotem na Ochotę mostem Gdańskim. 7 czerwca br. – po raz pierwszy w tym sezonie – wyjedzie na tory tramwaj linii T. Tramwaje będą kursowały w weekendy do 28 września br.

Od 7 czerwca do 28 września – w soboty i niedziele – będzie kursowała linia tramwajowa T. Dodatkowo tramwaje wyjadą na tory **19 czerwca** (Boże Ciało), **20 czerwca** (piątek, obowiązuje sobotni rozkład jazdy) oraz **15 sierpnia** (piątek, obowiązuje świąteczny rozkład jazdy).

Tramwaje będą jednokierunkowo kursowały trasą: **PL. NARUTOWICZA** - Grójecka - pl. Zawiszy - Towarowa - Okopowa - al. Solidarności - **most Śląsko-Dąbrowski** - al. Solidarności - Jagiellońska - rondo Starzyńskiego - Starzyńskiego - **most Gdański** - Słomińskiego - Międzyparkowa - Andersa - pl. Bankowy - Marszałkowska - pl. Konstytucji - Marszałkowska - pl. Zbawiciela - Nowowiejska - pl. Politechniki - Nowowiejska - Krzywickiego - Filtrowa - **PL. NARUTOWICZA**.




Od 7 do 22 czerwca oraz od 6 do 28 września linię będzie obsługiwał wagon promocyjny, a od 28 czerwca do 31 sierpnia wagon promocyjny i wagony zabytkowe.

W tramwajach linii T będą honorowane **wszystkie bilety z taryfy ZTM**. Obsługa wagonów – członkowie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej – będzie przystawiała na biletach jednorazowych przesiadkowych (75- i 90-minutowych) oraz czasowych (20-minutowych) specjalną pieczątkę. Bilety okresowe (dobowe, weekendowe, 30- i 90-dniowe) należy wcześniej skasować (aktywować kartę) w innym pojeździe komunikacji miejskiej lub bramce metra.



# 11-latek wykłada o komunikacji

Pasja, chęć do podróży, znajomy kierowca, przyjazna szkoła wspierająca zainteresowania uczniów i mama, która nieustannie wspiera syna w rozwijaniu zainteresowań. Te z pozoru niepowiązane ze sobą hasła doskonale oddają tematykę prezentacji wygłoszonej – w ramach Polskiej Akademii Dzieci - **przez młodego sympatyka transportu publicznego Marcela Spryszyńskiego**. Być może dołączy w przyszłości do zespołu Zarządu Transportu Miejskiego...

**Marcel Spryszyński** jest uczniem warszawskiej Niepublicznej Szkoły Podstawowej „Nasza Szkoła" im. Janusza Korczaka. Szkoła wspiera pasje uczniów. Przykładem może być m.in. udział w projekcie Polska Akademia Dzieci. Organizowane w jej ramach spotkania pomagają przełamywać stres związany z publicznymi wystąpieniami, poszerzają horyzonty oraz umożliwiają nawiązywanie nowych znajomości.

28 maja Marcel wygłosił wykład na temat komunikacji autobusowej w Warszawie. - *Lubię podróżować po Warszawie, poznawać nowe miejsca, trasy i przystanki* – opowiadał. Celem wykładu było nie tylko podzielenie się wielką pasją, ale też zachęcenie rówieśników do częstszego korzystania z komunikacji miejskiej.

11-latek zaprezentował informację dotyczące m.in. zajezdni oraz marek autobusów, które jeździły i jeżdżą po ulicach Warszawy, pokazał wykonane przez siebie zdjęcia, opowiadał ciekawostki i udzielał odpowiedzi na pytania. Pochwalił się także imponującą kolekcją tablic bocznych i czołowych oraz modeli autobusów.

*Skąd taka pasja u syna?* - zastanawia się mama Marcela. - *Sama interesowałam się komunikacją miejską. Mieszkałam na osiedlu wojskowym, gdzie mieliśmy zapewniony transport do szkoły. Zawsze lubiłam siadać niedaleko kierowcy i obserwować, jak prowadzi autobus. Marcel musiał „zarazić się" ode mnie.*



# Ułatwić życie rowerzystom

Współczesne miasta rozwijają się w jednym kierunku, ograniczając komunikację samochodową, stawiając na transport publiczny, aktywizując ludzi do ruchu rowerowego i pieszego – mówi **Łukasz Puchalski, dyrektor pionu inwestycji w ZTM** i **pełnomocnik prezydenta Warszawy** i **ministra infrastruktury ds. komunikacji rowerowej**.




**Przyjechał pan dziś do pracy na rowerze?**

- Tak.

**Na Veturilo?**

- Nie, jechałem własnym rowerem. Z Veturilo korzystam, i to często. Własny rower nie zamyka jednak drogi do jazdy Veturilo. Takie jest założenie systemu roweru publicznego. On wcale nie zastępuje własnego sprzętu. Jest uzupełnieniem sposobu poruszania się, takim rowerem na chwilę. Dodajmy, że należy do rowerów ciężkich, bo ma być wandaloodporny. Służy do pokonywania dystansów płaskich, bo posiada tylko trzy przerzutki. Przyznam, że jadąc do domu z pracy odczuwam wyraźną różnicę, kiedy biorę własny jednoślad. Komfort jazdy jest większy. Veturilo służy przeważnie do pokonywania krótkich dystansów, szczególnie w jedną stronę. Kiedy jestem gdzieś w mieście i nie mam czym wrócić, biorę Veturilo. Jadę do jakiegoś miejsca i wiem, że później wracam samochodem czy autobusem, to wypożyczam rower miejski. Nie ma wtedy znaczenia z jakiego roweru korzystam. Liczy się mój czas i swoboda działania.

**Jaki jest przeciętny czas jazdy rowerem użytkownika Veturilo?**

- Początkowo nie przekraczał 25 minut. Ale system cały czas się rozrasta, obejmuje nowe dzielnice. Doszły oddalone od centrum Białołęka i Włochy. Teraz średni przejazd trwa ponad 30 minut.

**Jak często monitorujecie liczbę wypożyczających?**

- Z wykonawcą – firmą Nextbike - jesteśmy umówieni, że co miesiąc otrzymujemy raporty rozliczające usługę. Ale już z własnego systemu komputerowego jesteśmy w stanie wygenerować dane z jednego dnia. Dochodzimy do trzech milionów wypożyczeń roweru Veturilo. Osób zarejestrowanych w systemie jest dziś około 170 tysięcy, w pierwszym roku było to 50 tys., w ubiegłym 150 tys.

**Czy ten wynik przerósł wasze oczekiwania?**

- Zaskoczył wszystkich: organizatorów systemu, ale też miasto stołeczne Warszawa, które nie było przygotowane na to, żeby odebrać taką ilość rowerzystów. Sukces obserwujemy nie tylko biorąc pod uwagę statystyki, ale zauważając jak zmienia się na plus filozofia korzystania z roweru. Wiele osób, które zaczynały z nami od Veturilo, dziś już go nie wypożycza albo robi to incydentalnie. Za to użytkują własny rower. Widać pod tym względem ogromną różnicę w stosunku do tego, co było przedtem.

Dzięki rozpowszechnieniu komunikacji rowerowej w Warszawie udało się nam pogodzić uczestników ruchu drogowego. To kolejna korzyść. Do niedawna rowerzysta był odbierany przez kierowców jako intruz na jezdni, przeszkadzający w poruszaniu się samochodom. Konfliktów nie brakowało. Dziś kierowcy również zaczęli wsiadać na rower i zobaczyli z jakimi problemami zmagają się rowerzyści, jakie zasady obowiązują w ruchu na rowerach, zrozumieli, że ten kij ma dwa końce, że istnieją potrzeby i prowadzących samochód, i cyklistów. W tej chwili już dosyć przyjemnie jeździ się po Warszawie. Widać duże zrozumienie wśród kierowców. Nauczyli się zachowań



rowerzystów, wiedzą czego mogą się po nich spodziewać. Przyznam, że miałem tylko jeden incydent z kierowcą, ale pochodził on z zagranicy, z kraju gdzie kultura rowerowa nie jest jeszcze rozwinięta.

**Ile dziś działa stacji Veturilo?**

- Liczba wypożyczalni zbliża się do 180.

**Można jeszcze poszerzyć ofertę?**

- Pracujemy nad tym, żeby pojawiły się kolejne stacje, ale one zostaną sfinansowane z innych środków niż te, które ma do dyspozycji Zarząd Transportu Miejskiego. My w swoje wypożyczalnie już zainwestowaliśmy i utrzymujemy je. Te, które się pojawiają obecnie, są budowane przez podmioty prywatne - tych jest około 10 – i ze środków dzielnic. Samorządy przekazują nam część swoich pieniędzy, żebyśmy wykonali stacje na ich terenie. W ten sposób powstanie wkrótce 19 dodatkowych wypożyczalni.

Właśnie została podpisana umowa między Nextbike a Konstancinem-Jeziorną. Na terenie tej gminy powstanie system rowerów miejskich kompatybilny z warszawskim. To pierwsza gmina podwarszawska która się na to zdecydowała. Kilka kolejnych jest tym żywo zainteresowanych.

**Jak Warszawa z systemem Veturilo wygląda na tle innych miast polskich i europejskich?**

- Nie ma takiego drugiego miasta w kraju, ale też w Europie Środkowo-Wschodniej, gdzie sposób wypożyczania rowerów publicznych funkcjonowałby w podobnej skali. Nigdzie nie ma tylu stacji. W tej chwili w Budapeszcie jest uruchamiany podobny system, ale znajdzie się tam o połowę mniej ogólnodostępnych wypożyczalni niż w Warszawie. A stolica Węgier jest porównywalna pod względem liczby mieszkańców do naszej i zawsze była wskazywana jako najbardziej przyjazne dla rowerzystów miasto w regionie. Pod tym względem – pozytywnego nastawienia do poruszających się jednośladem – mamy wciąż dużo do zrobienia, bo Warszawa była i jest daleko w tyle. Nawet w Polsce prymusami są Gdańsk i Wrocław, choć im też daleko do ideału.

**Czy projekt Veturilo jest rentowny? Na co idą pieniądze zarobione dzięki wypożyczeniom rowerów?**

- System nigdy nie miał charakteru biznesowego i mieć nie będzie. Taryfa została tak skonstruowana, że daje możliwość korzystania z roweru bez żadnych opłat. Przy tak korzystnych zasadach nie ma szans na to, żeby projekt był rentowny. Od początku zakładaliśmy jego dofinansowanie. Miasto dopłaca do systemu rowerów publicznych tak, jak chociażby dopłaca do komunikacji.



Pani prezydent Hanna Gronkiewicz-Waltz zaznaczyła, że pieniądze z wypożyczeń skierowane zostaną na finansowanie infrastruktury rowerowej i tak też się dzieje. Dochody z Veturilo wynosiły w ubiegłym roku około dwóch milionów złotych i jest niezwykle korzystne, że przeznaczane są na infrastrukturę rowerową, bo tych pieniędzy zawsze w tym segmencie brakowało, a teraz brakuje ich o dwa miliony mniej.




**Wiele osób powie, że upowszechniająca się komunikacja rowerowa i system Veturilo stanowi konkurencję dla transportu publicznego.**

- Część mieszkańców, którzy wsiadają na rowery faktycznie korzystało wcześniej z komunikacji publicznej i ich przesiadka na jednoślady wyraźnie zbiegła się w czasie z podniesieniem opłat za transport miejski. Robiliśmy pod koniec ubiegłego roku ankietę wśród rowerzystów. Zadaliśmy pytanie, z jakiego środka transportu wcześniej korzystali. Ewidentnie widać było, że większość zrezygnowała z autobusu, metra bądź tramwaju. Komunikacja działa na zasadzie kija i marchewki. Marchewką jest rower i niestety kijem było podniesienie cen biletów.

W Warszawie relatywnie dużo osób korzysta z samochodów, bo tym środkiem lokomocji nadal podróżuje się po naszym mieście wygodnie. Stolica nie zdecydowała się na to, by ograniczać transport indywidualny, chociażby przez ograniczenia liczby miejsc parkingowych, jak to dzieje się w większości miast zachodniej Europy. Dla kierowcy samochodu nie zmieniło się nic, co by pogorszyło zasady korzystania z samochodu, nawet ceny paliwa się nie zmieniają. W związku z tym trend przesiadki kierowców na rowery jest zdecydowanie niższy. Z drugiej strony osoby, które zrezygnowały z komunikacji publicznej na rzecz rowerów uatrakcyjniają ją z punktu widzenia kierowców. Bo jedną z wad transportu miejskiego - podawaną często w ankietach - jest jego nadmierne zatłoczenie. Można by na ten temat mówić długo, napisać niejedną pracę doktorską.

**Jak dostosować infrastrukturę do rosnących wymagań rowerzystów, by mieli oni warunki do wygodnego poruszania się po Warszawie?**

- Rozwijać ją systematycznie, wydawać większe pieniądze, wprowadzić bardziej sprawiedliwy podział wydatków. Z pomiarów prowadzonych w ostatnich latach widać, że przyrost liczby rowerzystów na drogach jest niezwykle dynamiczny. Infrastruktura? Szybko się rozwija, ale nie tak jak byśmy tego chcieli. W zeszłym roku wybudowaliśmy najwięcej w historii miasta dróg i pasów rowerowych – prawie 50 km. W tym roku mamy plan ukończenia 60 km dróg dla naszych cyklistów. W latach poprzednich były to wielkości rzędu 25-30 km.

Zaległości są jednak ogromne. Potrzeba szybszych zmian. W niektórych miejscach w Warszawie wręcz nie da się legalnie jeździć rowerem. Weźmy za przykład wielopasmowe Aleje Jerozolimskie w centrum. Nie ma drogi rowerowej, po










chodniku nie wolno jeździć, z prawej strony jezdni wytyczony został buspas, rowerzysta musi się więc poruszać środkowym pasem. Dochodzi do takiej sytuacji, że z lewej strony wyprzedza autobus, z prawej samochód i robi się niebezpiecznie.

**Kiedy zakończona zostanie budowa warszawskiej części Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego z Młocin do Powsina?**

- Od kilku miesięcy w budowie jest odcinek łączący Bielany z Dolnym Mokotowem. Zgodnie z harmonogramem prace powinny się skończyć w czerwcu. W wakacje rowerzyści będą mogli korzystać z całego szlaku nad Wisłą.

**Warszawę więc będzie można przejechać rowerem po ścieżce z północy na południe. A co z kierunkiem wschód-zachód?**

- Powstanie szlaku nad Wisłą to już jest duży przełom, ale wiem, że jedno przecięcie w skali miasta niewielu zadowoli. Główne cele podróży rowerem prowadzą korytarzami centralnymi, al. Jana Pawła II, Okopową, Marszałkowską. Istotny jest też ruch lokalny. Ktoś, kto będzie chciał pojechać z Ursynowa na al. Jana Pawła nie wybierze drogi Nadwiślańskim Szlakiem Rowerowym. Z racji położenia ta droga ma ogromny potencjał rekreacyjny, turystyczny, co cieszy, ale ja jako urzędnik poszukuję rozwiązań ułatwiających transport warszawiaków.

Podobnie jest z kierunkiem wschód-zachód. Jesienią gotowa będzie trasa rowerowa na ul. Prostej i Świętokrzyskiej, co umożliwi przejazd rowerem przez centrum z Woli na Powiśle i Pragę. Pracujemy również nad uzupełnieniem trasy przez most Gdański, gdzie w tym roku powstaną brakujące odcinki drogi dla rowerów.

**Czy miasto ma plan poprawy istniejących szlaków rowerowych?**

- Przez długie lata infrastruktura była traktowana po macoszemu, robiona przy okazji, przez osoby które właściwie nie odczuwały potrzeb rowerzystów. Stąd istnieją drogi rowerowe, które nie spełniają żadnych standardów bezpieczeństwa, ich funkcjonalność jest mocno dyskusyjna, kończą się w dziwnych miejscach. Przykładów nie brakuje. Wiemy, że jesteśmy z tyłu za oczekiwaniami społecznymi. O ile komunikację publiczną mamy na wysokim poziomie, ona może przyjąć kolejnych użytkowników, jest powodem do dumy miasta, to jeśli chodzi o rowery mamy dużo do zrobienia, najpierw żeby było normalnie, a potem, żeby rowerzyści otrzymali – na deser – coś więcej. Teraz miasto spaja infrastrukturę w sieć i trochę to potrwa. Żeby stworzyć podstawową sieć komunikacji rowerowej czeka nas długa i żmudna praca.

**Planowany jest dalszy rozwój systemu Bike & Ride?**

- W Zarządzie Transportu Miejskiego od tego zaczęliśmy nasz plan poprawy komunikacji rowerowej. Możemy się tym pochwalić. Wiele osób, które widziało na zdjęciach stojaki na stacji Ursus-Niedzwiadek nie mogło uwierzyć, że te obrazki pochodzą z Polski.

Istnieje duży potencjał, by wykorzystać rower do przejazdów łączonych. System Veturilo jest w stanie odebrać ludzi z komunikacji publicznej dojeżdżających do centrum. Bike & Ride opiera się na wykorzystaniu jazdy rowerem z miejsc, gdzie istnieją węzły przesiadkowe z komunikacji o mniejszej


Fot. Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej





częstotliwości kursowania do takich węzłów, gdzie komunikacja jest bardziej intensywna. Stojaki są zamontowane przy pętlach autobusowych, dworcach, przy parkingach Park & Ride. Dbamy o to, żeby miały zadaszenie, były objęte ochroną, znajdowały się w zasięgu monitoringu. Słowem, spełniały odpowiednie standardy bezpieczeństwa i wygody.

**W ostatnich latach na komunikację rowerową zdecydowanie postawił Londyn. W tym celu - dla wprowadzenia mody na rower - burmistrz miasta zdecydował się zapłacić za organizację etapu Tour de France. Warszawa zamierza propagować tę formę komunikacji, oczywiście w tańszy sposób?**

- Długo we władzach stolicy panowało myślenie, że rower jest środkiem rekreacji albo sportu wyczynowego i musimy być ostrożni w stawianiu przykładów, że tak właśnie jest. Należę do zwolenników roweru jako środka transportu. W mieście bardzo nam na tym zależy, żeby w taki sposób postrzegać rower. W tkance miejskiej on powinien tak właśnie funkcjonować.

Takie myślenie zaczyna się utrwalać i widać to na przykładzie syste-mu Veturilo, ale także po zakończonej właśnie Europejskiej Rywalizacji Rowerowej, w której zwycięstwo odniosła War-szawa. Na jej podstawie wiemy już w jakich godzinach warszawiacy jeżdżą po mieście. Widzimy, że rower staje się mocnym środkiem transportu. Prowadzimy pomiary ruchu, po nich będziemy mądrzejsi - ale gołym okiem widać, jak to się zmieniło. Przy dobrej pogodzie przed naszym biurem na Żelaznej brakuje miejsca, by do stojaka przypiąć rower. Wchodzę na górę i pokoje zastawione są rowerami. Byłem w Ministerstwie Infrastruktury i Ministerstwie Skarbu - tam jest podobnie. Dzieje się tak w większości firm w Warszawie.

W dużych miastach niemieckich 10 procent ruchu w metropolii mieszkańcy odbywają na rowerach. Miasta francuskie, szwajcarskie dochodzą do 5 procent. Londyn poszedł do góry, ale oni zaczynali z niskiego pułapu, bo mieli wspaniałą komunikację publiczną i rower nie odgrywał takiej roli. Teraz rzeczywiście mocno zainwestowali w ten sposób przemieszczania się, ale wydawane są na to ogromne pieniądze. W miastach holenderskich i duńskich kilkadziesiąt procent ludzi porusza się na rowerach. Ale to jest zupełnie inna kultura. W Utrechcie samorząd buduje parking rowerowy przy stacji kolejowej na kilkanaście tysięcy miejsc (!). W związku z tym, że tworzyły się korki rowerowe w centrum miasta, zdecydowano o innym rozkładzie kolei i pociągów. Były przegrupowania na inne stacje, by udrożnić ruch rowerowy. Blisko 60 procent klientów holenderskich linii kolejowych to rowerzyści.

Miasta rozwijają się w jednym kierunku, ograniczając komunikację samochodową, stawiając na transport publiczny, aktywizując ludzi – jak tylko można – do ruchu rowerowego i pieszego. Wiem, że w Polsce istnieje opór społeczny przed wprowadzeniem zmian utrudniających życie kierowcom samochodów. Podobnie było niedawno w Berlinie i w wielu francuskich miastach, ale tam mimo wszystko doszło do zmian.

**Jaka jest pana wizja rozwoju komunikacji rowerowej w Warszawie na najbliższe lata?**

- Mamy zinwentaryzowany stan infrastruktury, mamy plan rozwoju tras do 2020. Jak go zrealizujemy? To zależy od pieniędzy i wkomponowania go w najbliższe plany miasta. Założenie jest proste. Ratusz powinien dążyć do uspokajania ruchu w centrum miasta, czyli do sprowadzenia rzeczywistej prędkości do dopuszczalnej. Plagą polskich kierowców jest to, że indywidualnie podchodzą do przepisów, ale na drogach które nie są tranzytowe, gdzie mieszkają ludzie, nie powinno się szybko jeździć. Chciałbym, żeby z każdej dzielnicy na obrzeżach miasta można było dojechać rowerem do ścisłego centrum, najlepiej w kilku korytarzach. Trzeba umożliwić rowerzystom przejazd takimi ulicami jak: Puławska, al. Niepodległości, Żwirki i Wigury, dziś dla nich niedostępnymi, gdzie jeździ się paskudnie.

Z punktu widzenia lokalnego widać, że społeczeństwo oczekuje uspokojenia ruchu i jeśli to nastąpi, rowerzyści będą częściej widziani na jezdni. Bo jeśli ruch samochodowy odbywa się płynnie i spokojnie, rowerzysta bardzo chętnie porusza się drogą. To naturalne miejsce roweru. Jak mamy 2-3 pasy w jedną stronę to ruch powinien być segregowany, muszą powstać oddzielne drogi dla jednośladu. Przy prędkości 30 km na godzinę nie ma żadnych obaw, by rowerzysta jechał tą samą drogą co samochód osobowy.







# Veturilo
## w ciągłym ruchu

Operator warszawskiego systemu publicznej wypożyczalni rowerów firma Nextbike ma swoje agendy na całym świecie. Tak jak władze naszego miasta, cieszy go warszawski sukces, martwią problemy, chociażby z wandalami



Druga połowa maja. W stolicy właśnie zaczęły się upały, warszawiacy chętniej wsiedli na rowery. To widać nie tylko na ulicach.

Wtorkowy poranek na Ursynowie, jedna ze stacji systemu Veturilo około godziny 8. Pusto, żadnego roweru. Taki obrazek widzimy w wielu miejscach na obrzeżach miasta. Od godziny 16 do 18 patrzymy na to, co dzieje się w wypożyczalniach rowerów publicznych w centrum Warszawy. Często na stacjach rowerów miejskich stoją pojedyncze rowery. Pusto, jak wczesnym rankiem na Ursynowie na Pradze Płn., na Żoliborzu, na Bemowie. Wandale? Złodzieje? Nie.

Warszawiacy pokochali Veturilo. Uwielbiają dojeżdżać miejskimi rowerami do pracy, do knajpek, do galerii handlowych, do najbliższego przystanku. Właśnie w maju zeszłego roku pobity został kolejny rekord. 15 maja rowery zostały wypożyczone 14 679 razy, choć do dyspozycji mieszkańców stolicy dostępnych jest 2 650 sztuk. W tym roku zdarzyły się dni, w których zeszłoroczny rekord był bliski pobicia. Samotne stojaki rowerowe na stacjach nie dziwią, choć operator sytemu – Nextbike robi wszystko, żeby do takich sytuacji nie dochodziło.

### Centrum dowodzenia

Siedziba firmy mieści się w Warszawie. Kilka pokoi w niewielkim biurowcu. Tam znajduje się centrum dowodzenia Nextbike. Dwóch dyspozytorów wpatrzonych jest w ekran monitora w komputerze, nad nimi wisi telewizor. Wszędzie wyskakują wrażliwe dane – na której stacji brakuje rowerów albo jest ich już tak mało, że zaraz ich nie będzie, gdzie stoi uszkodzony jednoślad, w którym miejscu akumulator zasilający terminal traci moc. Spływają też informacje z policji, straży miejskiej, od użytkowników systemu.

Dyspozytorzy natychmiast reagują. Kontaktują się z kierowcami, którzy wyjechali w teren. Oni też nie próżnują. Wyposażeni w tablety, smartfony z przygotowanymi przez Nextbike aplikacją, na bieżąco monitorują sytuację. Pozostają też w stałym kontakcie z centrum. W Warszawie kursuje pięć furgonetek firmy. Na każdą można zapakować 20 rowerów. Samochody są w użyciu przez 24 godziny na dobę. Odwożą uszkodzone maszyny do serwisu, przewożą je z jednej – przepełnionej stacji – do tej, w której przy stojakach jest pusto. W Nextbike – niczym na rowerze – wszystko się nieustannie kręci.

*- Nasi dystrybutorzy muszą cały czas balansować rowerami, być na bieżąco. Chcemy pomóc naszym klientom, taka jest też umowa z miastem. Każda stacja powinna być zapełniona w 70 procentach, ale czasami ciężko nadążyć, bo rowery są cały czas w użyciu, wtedy nie jesteśmy w stanie znikąd ich wziąć. Widzimy jednak, jak układa się ruch w stolicy i dostosowujemy się. Na Ursynowie ludzie wypożyczają rowery najczęściej rano, na stacjach robi się pusto. Wtedy staramy się jak najszybciej uzupełniać skład z przepełnionych wypożyczalni na Mokotowie, w Śródmieściu. I tak robimy w całej Warszawie, o każdej porze, w zależności od sytuacji –* opowiada **menedżer firmy Nextbike Sebastian Kołodziejczyk**.






## Energia ze słońca

Szybka reakcja na ruch rowerowy w wypożyczalniach to najlepsze antidodum na rosnącą popularność Veturilo. Stacji w Warszawie działa już sporo – 175. Budują je też – przed własnymi siedzibami – prywatne firmy. Zachęcone warszawskim sukcesem do systemu podłączają się podwarszawskie gminy. Umowę z Nextbike podpisały władze Konstancin-Jeziorna, w kolejce czekają następne miejscowości ze stołecznej aglomeracji.

Może więc powiększyć stacje? Największa działa przy ulicy Traugutta, gdzie można pomieścić 60 rowerów w trzech rzędach stojaków, przy placu Politechniki widzimy miejsca na 40 sztuk. Przeważają stacje na 20 rowerów. Ograniczeniem dla wypożyczalni jest sposób zasilania terminali.

Charakterystyczny daszek nad nimi to nie ozdoba, ale panel solarny który kumuluje energię słoneczną. Pomaga w utrzymaniu napięcia w akumulatorze, ale choć to nowoczesne rozwiązanie wciąż nieidealne. Ciągłe użytkowanie terminali przez klientów, wpisywanie danych, korzystanie z zamka elektrycznego powoduje spadek napięcia. Im większa stacja, bardziej oblegana, tym prądu mniej. Wszystko znajduje się jednak pod kontrolą dyspozytorów. W komputerach odczytują informację o bieżącym zużyciu akumulatorów. Kiedy nurkuje poniżej 30 procent, do terminala wysyłani są specjaliści i dokonują wymiany. Ładowanie zużytego akumulatora odbywa się w serwisie, firma ma też zapas 50 nowych, gotowych do użycia w przypadku awarii. – *W 90 procentach przypadków jesteśmy na czas. Problem z akumulatorami pojawia się szczególnie wczesną wiosną i jesienią, kiedy brakuje słońca. Z drugiej strony wtedy mniej osób wypożycza rowery* – mówi Sebastian Kołodziejczyk.




## Walka z wandalami

Największym problemem dla Nextbike nie jest jednak sprzęt. On sam się nie zniszczy, najwyżej po długiej eksploatacji zużyje. – *Kimś, kto nam naprawdę przeszkadza, dodaje nam pracy, szarga nerwy, są wandale* – przyznaje menadżer firmy. Potrafią rozprawić się z każdym najmniejszym elementem systemu. Wyginają albo łamią słupki na stacjach. Zamalowują sprayem, zaklejają wlepkami terminale, demolują je. Ale to rowery są najbardziej maltretowane. W serwisie mechanicy Nextbike dwoją się i troją, by niektóre egzemplarze przywrócić do używalności. – *Tylko w tym sezonie widziałem 15 rowerów z wygiętymi kierownicami. Jaką to siłę trzeba mieć, żeby coś takiego zrobić?* – zastanawia się Kołodziejczyk.

Z rowerów ginie wszystko, co tylko możemy sobie wyobrazić: lampki, dzwonki, manetki, skrzydełka, koła, przerzutki. W zeszłym roku firma musiała uzupełnić aż 2 tysiące koszyków służących do przewożenia bagażu.

Rowery, choć mają własną unikalną charakterystykę, są kradzione. Najczęściej złodziej je porzuca. Policja, służby miejskie znajdują miejskie jednoślady w lasach, w nurtach Wisły, nawet w rozdzielniach elektrycznych. Wielu złodziei zostaje złapanych także dzięki obywatelskiej postawie mieszkańców Warszawy i podmiejskich gmin.

***Z rowerów ginie wszystko, co tylko możemy sobie wyobrazić: lampki, dzwonki, manetki, skrzydełka, koła, przerzutki. W zeszłym roku firma musiała uzupełnić aż 2 tysiące koszyków służących do przewożenia bagażu.***

W kwietniu prezes Nextbike Tomasz Wojtkiewicz i kierujący sekcją rowerową ZTM Artur Tondera wręczyli nagrodę **Grzegorzowi Romanikowi**, mieszkańcowi Legionowa. Właśnie tam, późnym wieczorem pan Grzegorz zobaczył złodzieja, który poruszał się na rowerze Veturilo. Jego podejrzenie wzbudziła zerwana naklejka na rowerze i fakt, że do najbliższej wypożyczalni było daleko. Natychmiast zadzwonił na policję, ta ujęła sprawcę.

NextBike podaje, że w warszawskim serwisie znajduje się czasami 100 rowerów, z czego 50 procent to jednoślady świadomie zniszczone przez wandali. Dla porównania w Krakowie zniszczony został tylko jeden, a w Poznaniu i Opolu zaledwie kilka.



Veturilo też się psują. Często jednak z winy użytkowników. – *Niestety można tu zacytować znaną zagadkę. Jaki samochód jest najszybszy? Ten z wypożyczalni, bo nie mój, bo nie trzeba go szanować, bo można go dusić do woli. Niestety, tak też dzieje się z naszymi rowerami* – tłumaczy Mirosław Dziabas, dyrektor techniczny Nextbike.

Rowery z założenia miały być odporne na wandalizm i na wzmożoną eksploatację. Bazują na twardej stalowej ramie, osprzęt dostarcza jeden z największych producentów na świecie firma Shimano. W jednośladach celowo zostały zamontowane trzybiegowe piasty i przerzutki. Pozwalają na zmianę biegów podczas pedałowania i dzięki temu rzadziej się psują. – *W rowerach publicznych ludzie niestety operują manetkami jakby dodawali sobie gazu, a to trzeba robić delikatnie, z wyczuciem* – mówi pan Mirosław.

Jeśli kogoś dziwi hamulec w pedałach, dzwonek z pokrętłem, lampki w rowerach systemu Veturilo, to taki – ze względów bezpieczeństwa – był wymóg przetargu.

## Bliżej świata

Warszawa ze swoją siecią wypożyczalni wytyczyła ścieżkę innym polskim miastom. Nextbike Polska właśnie uruchamia sieć w Białymstoku, a w sierpniu w Lublinie. Działa również we Wrocławiu, Poznaniu, Opolu, Trójmieście, pośrednio w Krakowie. Nigdzie nie mają tylu użytkowników i stacji. Gdyby zliczyć wszystkie polskie wypożyczalnie, byłoby ich mniej niż w stolicy.

Dzięki Nextbike, jesteśmy wprzęgnięci w system międzynarodowy, dostępny na czterech kontynentach w kilkunastu krajach. Jeśli zarejestrowaliśmy się w Warszawie możemy skorzystać z rowerów miejskich w innych miastach w Polsce i... na świecie. Wszystko odbywa się podobnie. Wystarczy wbić do terminala numer terminala i PIN, odpinamy rower i jedziemy. Po ulicach Dubaju, Baku, Auckland, Izmiru, Berlina, Monachium i... oczywiście Warszawy!




W LICZBACH

- **0 -** całkowicie darmowe pierwsze 20 minut wypożyczenia,
- **1 -** złotówka za godzinę jazdy rowerem w systemie Veturilo,
- **6 -** sześciocyfrowy PIN, który otrzymuje osoba zarejestrowana w systemie,
- **9 -** miesięcy – od marca do listopada – działa system wypożyczalni rowerów publicznych w Warszawie,
- **24 -** godziny dostępne są rowery w wypożyczalniach,
- **175 -** stacje z rowerami są dostępne dla warszawiaków (stan na 1.06.2014 r.),
- **1 770 -** na tyle została oszacowana wartość roweru w systemie Veturilo w przypadku zniszczenia bądź kradzieży,
- **2 650 -** tyle rowerów mają dziś do dyspozycji warszawiacy w stacjach sieci,
- **14 679 -** to rekord wypożyczeni w ciągu doby (15.05.2013 r.),
- **178 560** użytkowników liczy system Veturilo (28.05.2014 r.),
- **2 500 000 -** wypożyczeń w systemie Veturilo odnotowano do 17 kwietnia 2014 r.

*dane: veturilo.waw.pl*

**Wypożyczenia w 2014 r.:**

**marzec -** 194 073
**kwiecień -** 278 118

**Liczba rowerów dostępnych w publicznych wypożyczalniach w wybranych miastach świata:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **60 000 -** | Hangzhou, | **4 000** | Lyon, |
| **23 900 -** | Paryż, | **3 000** | miasta zagłębia Ruhry, |
| **10 000 -** | Nowy Jork, | **2 650** | Warszawa, |
| **8 000 -** | Londyn, | **1 600** | Hamburg, |
| **6 000 -** | Barcelona, | **750** | Norymberga. |
| **5 120 -** | Montreal | | |

*dane: nextbike.de*

# By jeździć lepiej i bezpieczniej

**Warszawa posiada niemal 380 km infrastruktury rowerowej. Najważniejsza nie jest jednak długość, lecz jakość tras i spójność sieci – tak aby rowerem można się było poruszać po całym mieście. Dzięki staraniom ZTM ten cel będzie można osiągnąć już za kilka lat.**



Infrastruktura dla rowerzystów powstaje w Warszawie od kilkunastu lat, wciąż nie spełnia oczekiwań mieszkańców stolicy. Ścieżki z fazowanej kostki betonowej przyprawiały kolarzy o drgawki. Wysokie krawężniki, dziury i uskoki przebiły niejedną dętkę. Ostre zakręty i niespodziewane obiekty stojące pośrodku drogi groziły poważnym wypadkiem.

## Poprawa jakości...

Dlatego w 2009 r. władze Warszawy wydały dokument „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego". To zbiór zasad, jak należy projektować i budować infrastrukturę rowerową. Nakazuje m. in. stosowanie nawierzchni asfaltowej, zachowanie skrajni poziomej (odległości obiektów od drogi dla rowerów nie mniej niż 50 cm), łagodne łuki i brak uskoków. „Standardy" określają też, na jakich ulicach należy separować ruch rowerowy od samochodów, a gdzie należy stawiać na uspokojenie ruchu.

Uchwalenie tych przepisów to pierwszy krok ku wygodnej i bezpiecznej infrastrukturze dla rowerów. Przez kilka ostatnich lat sukcesywnie usuwane były liczne przeszkody: wysokie krawężniki, niebezpieczne słupy i barierki itd. Co roku kolejne odcinki tras są remontowane, zaś nowe spełniają już normy określone w „Standardach". Przykładem nowej jakości jest droga rowerowa na ul. Banacha, gdzie stare płyty chodnikowe zostały zastąpione przez równy asfalt. Rok 2014 jest pod tym względem przełomowy – dzięki kolejnym inwestycjom długość asfaltowych dróg dla rowerów przewyższyła sumę odcinków wybudowanych wcześniej z kostki. W kolejnych latach ta proporcja będzie coraz bardziej korzystna.

## ... i spójności

A stało się tak dzięki inwestycjom prowadzonym przez Zarząd Transportu Miejskiego. Dotychczas bowiem drogi dla rowerów powstawały głównie przy okazji innych inwestycji drogowych.





Dlatego infrastruktura rowerowa w stolicy składa się obecnie z kilkuset fragmentów, a przejazd pomiędzy urwanymi odcinkami tras rowerowych często wymaga zsiadania z roweru. Działania ZTM mają na celu połączenie tych odcinków w spójną sieć, którą można się płynnie poruszać po całym mieście.

Przykładem takiego łącznika była budowa 150 metrów drogi dla rowerów na Nocznickiego, gdzie rowerzyści jadący trasą mostu Skłodowskiej-Curie natrafiali dotąd na koniec trasy. W tym roku podobne ułatwienia powstaną na zjeździe z mostu Gdańskiego (łącznik ul. Międzyparkowej z trasą na moście) czy na Mariensztacie (łącznik ul. Nowy Zjazd z Białoskórniczą). Łączymy również inne główne trasy – w tym roku planujemy budowę dróg dla rowerów na ul. Wysockiego i Bazyliańskiej (połączenie Trasy Toruńskiej, Kondratowicza i Odrowąża) czy na Grójeckiej (połączy istniejące fragmenty w korytarz między Ochotą a Włochami). Między głównymi trasami, na mniejszych ulicach wyznaczamy pasy rowerowe: od marca powstały już na Markowskiej i Saskiej, a wkrótce także na A. Dawidowskiego, Koszykowej, Dickensa czy al. Wojska Polskiego.

## 100 mln zł na drogi rowerowe w ramach ZIT



Plany dalszego rozwoju sieci są ambitne. W kolejnych latach powstanie ponad 200 km nowych tras. Będą one budowane przede wszystkim w najważniejszych korytarzach międzydzielnicowych, tam gdzie ruch rowerowy jest już teraz duży, a dojazd rowerem może być alternatywą dla samochodu. Listę ponad 40 korytarzy określa opracowany jesienią 2013 r. „Program Rozwoju Tras Rowerowych do roku 2020". Realizacja określonych w nim inwestycji będzie możliwa dzięki pozyskaniu środków z Unii Europejskiej w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Narzędzie to zakłada budowę sieci tras rowerowych w Warszawie oraz gminach podmiejskich. Przez siedem lat na ten cel ma zostać wydane ponad 100 mln zł.



Realizacją większości zadań w ramach ZIT zajmie się ZTM. Naszym zadaniem jest też koordynacja działań innych jednostek miejskich, tak by budowane przez nie trasy rowerowe stanowiły uzupełnienie sieci oraz spełniały przyjęte standardy. Docelowo Warszawę będzie można przemierzyć rowerem wzdłuż i wszerz głównymi korytarzami wytyczonymi wzdłuż arterii transportowych. Pomiędzy nimi istnieć będzie sieć dróg i pasów rowerowych na ulicach o charakterze zbiorczym. Na pozostałych jezdniach ruch ma być uspokojony.



***Rok 2014 jest przełomowy – dzięki kolejnym inwestycjom długość asfaltowych dróg dla rowerów przewyższyła sumę odcinków wybudowanych wcześniej z kostki.***

W ten sposób rower dotrze szybko i bezpiecznie tam, gdzie można dojechać samochodem. A dzięki dopuszczaniu dwukierunkowego ruchu rowerów na ulicach jednokierunkowych, osiedlowym łącznikom i otwieraniu przestrzeni zamkniętych dotąd dla jednośladów – ruch rowerowy będzie konkurencyjny dla każdego innego środka transportu.

*tekst: Mikołaj Pieńkos*

# Rower w autobusie, metrze i tramwaju

**W Warszawie można przewozić rower środkami komunikacji miejskiej, w ściśle określonych miejscach, co najważniejsze dla pasażera – bezpłatnie.**

Przed dziesięciu laty Warszawa – jako jedno z pierwszych miast w Polsce – uregulowała przepisy dotyczące przewozu rowerów w środkach miejskiej komunikacji. O zasadach transportu jednośladu jasno w dwóch zwięzłych paragrafach informuje regulamin ZTM (patrz ramka).

Pasażer może więc przewozić rower w stołecznym autobusie i metrze zawsze. Nie ma przepisu, który by tego zabraniał. Są jednak pewne okoliczności, które tę czynność utrudniają. W godzinach wzmożonego ruchu, w porannych i popołudniowych korkach podróżowanie komunikacją publiczną z rowerem jest niewskazane. To właśnie wtedy następują – wyszczególnione w regulaminie ZTM – elementy wykluczające transport roweru.

Łatwo sobie wyobrazić, co się dzieje, gdy zatłoczony po brzegi autobus gwałtownie zahamuje. O wyrządzenie szkody mienia bądź zranienie pasażera przez przewożony rower jest niezmiernie łatwo. W takim wypadku prawnie za to odpowiada właściciel lub użytkownik jednośladu. Pasażer z tak nietypowym bagażem ewidentnie przeszkadza w godzinach szczytu osobom wchodzącym do metra albo autobusu, czasami uniemożliwia dotarcie do kasownika. Dla przykładu w Brukseli, mieście bardzo przyjaznym rowerzystom, zarządcy miejskiego transportu wprowadzili więc zapis w przepisach, że z rowerem nie można wchodzić do metra w godzinach 7.00-9.00 oraz 16.00 i 18.30.

Przepisy ZTM natomiast określają w jakim miejscu w pojazdach komunikacji publicznej pasażer może umieścić rower.





| | GDZIE PRZEWOZIĆ ROWER? |
|---|---|
| **W autobusie** | miejsce do przewożenia rowerów znajduje się na wysokości drugich drzwi wejściowych. W autobusach przegubowych na wysokości trzecich drzwi |
| **W tramwajach** | wysokopodłogowych – na końcu wagonu. W niskopodłogowych – naprzeciwko drugich drzwi wejściowych |
| **W metrze** | w pierwszym wagonie przy pierwszych drzwiach, a w ostatnim wagonie przy ostatnich drzwiach |
| **W pociągach SKM** (oraz w pociągach KM, w obszarze obowiązywania „Wspólnego Biletu”) | (akceptujących bilety ZTM): w wagonach z oznaczonym miejscem do przewożenia rowerów. Tak jak w metrze przedział taki najczęściej znajduje się na początku lub końcu składu |

Rower w pojęciu przepisów ZTM traktowany jest jako zwykły bagaż. Za jego transport użytkownik nie płaci, ale musi pamiętać o tym, by skasować bilet za swój przejazd.

Warszawskie przepisy traktowane są w Polsce jako wzorcowe. W ubiegłym roku Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, powołując się na przykład stolicy, wystąpiła do ówczesnego Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, o wprowadzenie odpowiednich aktów prawnych, które ujednoliciłyby te zasady w całym kraju. Do dziś postulat nie został spełniony.



Warszawscy cykliści chwalą system, nie narzekają pasażerowie bez roweru. Możliwość bezpłatnego przejazdu wcale nie wywołała natłoku rowerzystów w autobusach, metrze, tramwajach. Dla nich przemieszczanie się z własnym sprzętem transportem publicznym odbywa się tylko w razie wyższej konieczności: niepogody, braku ścieżek rowerowych w określonym miejscu, pośpiechu, złego samopoczucia. Bądź co bądź rower daje wszystkim przyjemność jeśli nim jeździmy, a nie go przewozimy.



**Z Regulaminu ZTM:**

*„Pasażer może przewozić w pojazdach bagaż (w tym również rower) i zwierzęta, jeżeli istnieje możliwość umieszczenia bagażu i zwierząt w pojeździe tak, aby nie utrudniały przejścia i nie narażały na szkodę osób i mienia innych pasażerów, nie zasłaniały widoczności obsłudze pojazdu, nie zagrażały bezpieczeństwu ruchu” (& 16.1).*

*„W przypadku naruszenia przez pasażera postanowień ust. 1 lub ust. 2, obsługa pojazdu, pracownicy nadzoru ruchu, służby metra lub kontrolerzy biletów mogą zażądać opuszczenia pojazdu przez pasażera, wraz z przewożonym bagażem (w tym również rowerem) lub zwierzęciem” (& 16.3).*





# Jak bezpiecznie poruszać się rowerem po mieście?

W ubiegłym roku wzrosła liczba wypadków z udziałem rowerzystów. Coraz więcej uczestników ruchu drogowego na rowerze karanych jest mandatami. Przedstawiamy kilka zasad, które pozwolą ograniczyć ryzyko wypadków i uniknąć kar za nieprzepisową jazdę.



## Wyposażenie roweru

- Rower musi być wyposażony, z przodu – w co najmniej jedno światło białe lub żółte selektywne. Selektywne, to znaczy inne niż żółte emitowane przez kierunkowskazy w samochodach i sygnalizatorach. Z tyłu wymagane jest jedno czerwone światło odblaskowe w kształcie innym niż trójkąt oraz światło pozycyjne barwy czerwonej.



- Od zmierzchu do świtu rower musi być wyposażony w biało światło świecące (z przodu) i czerwone (z tyłu). Światło przednie musi być widoczne z odległości co najmniej 150 metrów.
- W wyposażeniu roweru musi znajdować się dzwonek oraz co najmniej jeden skutecznie działający hamulec.

## Po jezdni

- Po jezdni można poruszać się wtedy, kiedy brak jest ścieżki rowerowej, drogi rowerowej bądź pobocza i na drodze nie ma zakazu jazdy rowerem.
- Po jezdni należy poruszać się blisko prawej krawędzi, ale z zachowaniem odległości pozwalającej omijać studzienki i dziury.
- Wjeżdżając na jezdnię ze ścieżki rowerowej, drogi rowerowej, pobocza włączamy się do ruchu. Należy zachować szczególną ostrożność.
- Wszystkie manewry na drodze należy sygnalizować wyraźnie poprzez wyciągnięcie ręki.
- Skręcając w lewo na ulicy dwukierunkowej należy zjechać do osi jezdni, na ulicy jednokierunkowej do jej lewej krawędzi.





## Po chodniku

- Po chodniku rowerem można poruszać się wtedy, gdy szerokość traktu wynosi ponad dwa metry, na drodze dozwolony jest ruch z prędkością większą niż 50 km/godz i brakuje ścieżki bądź pasa dla roweru.
- Po chodniku rowerem można poruszać się - w przypadku równoległej ścieżki bądź pasa dla roweru – gdy panują niesprzyjające warunki pogodowe lub jadący pod naszą opieką rowerzysta jest w wieku poniżej 10 lat.
- Na chodniku pierwszeństwo zawsze ma pieszy.

## Przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe

- Przez przejście dla pieszych nie wolno przejeżdżać rowerem. Po pasach rower należy przeprowadzić.
- Można jechać rowerem przez przejazd dla rowerzystów. Mimo pierwszeństwa przejazdu zawsze należy się upewnić, czy nie nadjeżdża samochód.
- Jazda parami na drodze dla rowerów nie jest zabroniona. Ze względów bezpieczeństwa lepiej jej unikać.

Chcesz wiedzieć więcej? Obejrzyj filmy na stronie **www.ztm.waw.pl**.

## Kilka ważnych przepisów

Ostatnia nowelizacja Prawa o Ruchu Drogowym nastąpiła w 2011 roku. To właśnie wtedy dzięki postulatom stowarzyszeń rowerowych doszło do zmian ułatwiających życie rowerzystów. Przypomnijmy je:

- Kierowca skręcający z drogi głównej w drogę poprzeczną musi pamiętać, że ma obowiązek przepuścić rowerzystę, który nie tylko już wjechał na przejazd rowerowy, ale także się do niego zbliża.
- Rowerzyści mogą jeździć obok siebie. Dotyczy to sytuacji, w których nie utrudniają ruchu i nie stwarzają zagrożenia dla innych uczestników ruchu.
- Rowerzysta może wyprzedzać wolno jadące pojazdy także z ich prawej strony. Podczas skręcania w prawo kierowca samochodu, widząc rowerzystę jadącego przy prawej krawędzi jezdni, musi go przepuścić, zanim wykona manewr.



| | MANDATY DLA ROWERZYSTÓW |
|---|---|
| **250 zł** | ▪ wjazd rowerem na autostradę, drogę ekspresową lub inną, która nie jest przeznaczona dla ruchu rowerowego. |
| **150 zł** | ▪ przewożenie na rowerze osoby w stanie nietrzeźwości, stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. |
| **100 zł** | ▪ naruszenie obowiązku poruszania się po poboczu przez kierującego rowerem.<br>▪ naruszenie przez kierującego rowerem lub motorowerem zakazu czepiania się pojazdów.<br>▪ niestosowanie się do znaków C-13 „droga dla rowerów".<br>▪ kierowanie bez uprawnień rowerem (osoby w wieku 10-18 lat). |
| **50 zł** | ▪ nieustąpienie miejsca pieszym przez kierującego rowerem korzystającego z drogi dla rowerów i pieszych.<br>▪ naruszenie przez kierującego rowerem zakazu jazdy bez trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na pedałach i podnóżkach.<br>▪ naruszenie przez kierującego rowerem przepisów o korzystania z chodnika lub drogi dla pieszych.<br>▪ złamanie obowiązku przewożenia dziecka do lat 7-miu na dodatkowym siodełku. |



**Więcej wypadków rowerzystów**

W ubiegłym roku nastąpił wzrost wypadków z udziałem rowerzystów. Jak podaje Zarząd Dróg Miejskich w „Syntezie raportu o stanie bezpieczeństwa drogowego w Warszawie" **w 2013 roku doszło do 165 wypadków z rowerami, w których rannych zostało 141 rowerzystów, a pięciu było zabitych**. Rowerzyści byli sprawcami 46 wypadków w których zginęło dwóch.

# Jak kierowca z rowerzystą



**Kwietniowe wydanie magazynu iZTM poświęcone bezpieczeństwu ruchu i komunikacji miejskiej wywołało dyskusję wśród naszych czytelników, szczególnie tych poruszających się rowerem.**

*– Jeżeli ode mnie wymaga się uprawnień i znajomości przepisów, bym mógł jeździć po ulicy, to nie jestem w stanie wyobrazić sobie, żeby człowiek, który nie zna podstawowych przepisów, nie ma żadnego prawa jazdy, jeździł po ulicy rowerem. Taki człowiek stanowi zagrożenie. Rower to też pojazd* – mówił na łamach naszego magazynu **Krzysztof Konopacki**, kierowca MZA z 14-letnim stażem.

*– Pomimo zniesienia obowiązku zdawania na kartę rowerową, rowerzyści są zobowiązani znać przepisy ruchu drogowego, a sądzę, że wielu z nich (np. ja) posiada również prawo jazdy. Oczywiście jest wśród nich grupa, która tych przepisów w mniejszym lub większym stopniu nie przestrzega, ale to samo dotyczy kierowców samochodów, którzy nagminnie łamią przepisy* – odpowiedziała kierowcy nasza czytelniczka pani **Krystyna**.



## Jezdnia i buspasy nie dla rowerzysty?

Przypomnijmy, że w kwietniowym wydaniu iZTM skupiliśmy się na **problemach bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej** i w ruchu miejskim. Siłą rzeczy temat dotyczył także rowerzystów. Swoje racje przedstawił pracownik MZA Krzysztof Konopacki. Zarzucił im brak znajomości przepisów drogowych, ale nie tylko.



*– Buduje się ścieżki rowerowe, jest ich sporo, a rowerzyści i tak jeżdżą po ulicy. Może powinno wprowadzić się mandaty za to wykroczenie? Bo po co wydajemy nasze pieniądze na budowę tych ścieżek? Przecież nie dla autobusu. Kiedyś zwróciłem uwagę takiemu jednemu na „kolarzówce", który jechał ulicą obok ścieżki. Odpowiedział, że ta ścieżka nie jest dobra dla jego roweru. (...)* – opowiadał pan Krzysztof.

Problem obecności rowerzystów na buspasach poruszył **Marek Budzyński**, kierownik Działu Zarządzania Przewozami MZA: *– Jestem zdecydowanie przeciw. O ile motocykliści nie spowalniają ruchu, to rowerzyści niestety tak. Ponadto z naszych obserwacji wynika, że rowerzyści nie mają szacunku do przepisów i innych uczestników ruchu. Motocykliści natomiast powodują gwałtowne hamowania niebezpieczne dla pasażerów. Jeśli wpuścilibyśmy rowery na buspasy, autobus będzie mógł jechać 5 km/h za rowerem lub zmuszony będzie łamać przepisy przy obowiązku wyprzedzania rowerzysty z metrowym odstępem* – mówił dla iZTM pan Marek.

## Rowerzysta nie tworzy korków, drogi dla rowerów bywają niebezpieczne

Na obie wypowiedzi stanowczej odpowiedzi udzieliła rowerzystka pani Krystyna

*„Jako osoba korzystająca nie tylko z komunikacji miejskiej, ale przede wszystkim jako rowerzystka miejska, czuję się pokrzywdzona przez niektóre opinie zamieszczone w niniejszym numerze iZTM"* – pisze pani Krystyna. Po cytowanym już fragmencie, że rowerzysta jest zobowiązany znać przepisy drogowe, nawiązuje do wypowiedzi Krzysztofa Konopackiego na temat poruszania się rowerami po jezdni i problemami na Krakowskim Przedmieściu.

*„Rower to taki sam pojazd jak każdy inny, a nawet przez swoje rozmiary w przeciwieństwie do samochodów osobowych nie*

*tworzy korków. Ja, będąc rowerzystką miejską, staram się korzystać z dróg dla rowerów, tam, gdzie są one wybudowane, ale w niektórych przypadkach ich standard naprawdę do tego zniechęca, dlatego szczerze mówiąc nie dziwię się rowerzyście jadącemu kolarzówką, że nie chciał z nich korzystać."*

*„Co do uwag Pana Krzysztofa Konopackiego, że rowerzyści przeszkadzają mu na Krakowskim Przedmieściu, to chciałam zauważyć, że jadą tam jak najbardziej zgodnie z prawem i bardzo często wcale nie 10 km/h, tylko 20-25, a mogliby nawet szybciej, gdyby nie to, że muszą uważać na pieszych często przekraczających tą ulicę nie tylko na przejściach (...)."*



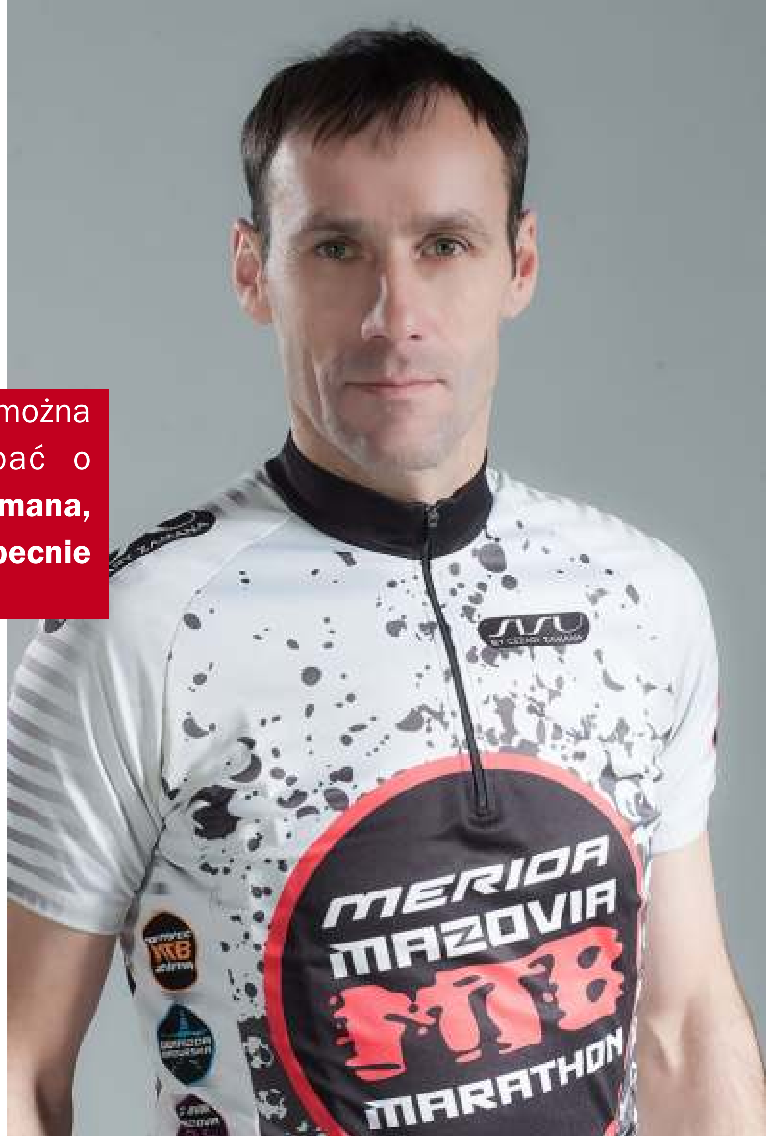


Pani Krystyna udzieliła również odpowiedzi kierownikowi Działu Zarządzania Przewozami MZA. *„Sugerowane przez pana Budzyńskiego wprowadzenie licznych zakazów ruchu rowerowego byłoby wbrew polityce transportowej miasta, mającej na celu zachęcenie jak największej liczby osób do jazdy rowerem. Jazda rowerem 5 km/h, jak sugeruje pan Budzyński jest po prostu prawie niewykonalna. Z pewnością rowerzyści jadący wolno, tzn. 10-15 km/h skorzystają z DDR, jeżeli będą mieli wybór. Ci, którzy zdecydują się na jazdę ulicą, uczynią to ze względu na to, że jadą znacznie szybciej i chcą uniknąć kolizji z pieszymi oraz zderzenia bocznego na przejeździe rowerowym, na którym kierowcy często zapominają respektować ich pierwszeństwo".*

Obie strony godzi były kolarz zawodowy, zwycięzca Tour de Pologne z 2003 roku w rozmowie z iZTM.

# Zmienia się na lepsze

Dużo zależy od samych rowerzystów. Nie można prowokować kierowców, powinniśmy dbać o wzajemne zrozumienie – mówi **Cezary Zamana, ostatni polski zwycięzca Tour de Pologne, obecnie organizator MTB Mazovia Marathon**.




**Jak się panu jeździ rowerem po Warszawie?**

– Nie ukrywam, że kilkanaście lat temu widząc to, jak źle wyglądała Warszawa pod względem infrastruktury rowerowej zamieszkałem w Łomiankach, choć także wybrałem tę miejscowość ze względu na bliskość Puszczy Kampinoskiej w której uwielbiam jeździć na rowerze, a zimą biegać tam na nartach. Teraz widzę, że ze ścieżkami rowerowymi w stolicy jest dużo lepiej. Często jadąc do urzędu w mieście, wsiadam na rower a nie do samochodu. Wszystko zależy od miejsca, gdzie się poruszamy. Nad Wisłą było nieźle, a już wkrótce po zakończeniu odcinka Nadwiślańskiego Szlaku, będziemy mieć wspaniałe warunki do jazdy. Przyzwoicie jest na Krakowskim Przedmieściu i Nowym Świecie i na Ursynowie. Po Pradze nie jeździłem. Do samego centrum lepiej na rowerze niestety nie wjeżdżać. Liczę na to, że tutaj infrastruktura dla nas, rowerzystów wkrótce się poprawi.



**Jak pana zdaniem wygląda Warszawa na tle innych miast na świecie?**

– Wiele lat spędziłem w Stanach Zjednoczonych, przejechałem tam kilkanaście tysięcy kilometrów na rowerze, znam je pod tym względem najlepiej. Tylko, że ja jestem trochę takim kolarskim dziwolągiem. Wkraczałem często w miejsca niedostępne rowerzystom. W Nowym Jorku przejeżdżałem przez mosty, gdzie do ruchu nie byliśmy dopuszczani. My jesteśmy uodpornieni na wszelkie przeciwności i przeszkody, z chęcią podejmujemy nowe – często ryzykowne – wyzwania i przy tym nie narzekamy.




W USA zauważyłem jednak ogromne zmiany na plus dla rowerzystów. W latach 90. trenowałem w Kolorado i tam nawet na bocznych drogach trąbili na mnie kirowcy tirów z pretensjami, że w ogóle jeżdżę, że im przeszkadzam. Niedawno znów odwiedziłem Kolorado. Jakie było moje zdziwienie kiedy na pasie awaryjnym autostrad zobaczyłem *bikeline*. Świat się zmienia, docenia ruch rowerowy. Warszawa – na szczęście też.

**Czy w stolicy kierowcy pana zdaniem dostrzegają już rowerzystów na drodze? Czy traktują ich raczej jako zło konieczne?**

- Jest lepiej, tolerancja obu stron stopniowo rośnie. Dużo zależy od samych rowerzystów. Nie można prowokować kierowców, powinniśmy dbać o wzajemne zrozumienie. Bardzo pomógł – w tej zmianie nastawienia – system publicznych wypożyczalni. Dzięki nim rowerzysta postrzegany jest jako partner a nie wróg. Do tej pory kierowcy autobusów byli uważani jako najbardziej zagorzali krytycy, niemal przeciwnicy rowerzystów, ale to też się zmienia. Mógłbym podać wiele przykładów współpracy na drodze.



*Nad Wisłą było nieźle, a już wkrótce po zakończeniu odcinka Nadwiślańskiego Szlaku, będziemy mieć wspaniałe warunki do jazdy. Przyzwoicie jest na Krakowskim Przedmieściu i Nowym Świecie i na Ursynowie.*

**Ten temat jest bardzo drażliwy. W kwietniowym numerze iZTM zamieściliśmy rozmowę z kierowcą, który narzekał na postawę rowerzystów, szczególnie tych – jak pan – poruszających się na rowerach szosowych, „kolarkach".**



– Wystarczy temu panu zadać kilka pytań. Czy jeździ rowerem? Czy kiedykolwiek jeździł rowerem? Czy jest więc w stanie zrozumieć człowieka, który porusza się rowerem szosowym? Bo podkreślam, wszystko zależy na wzajemnym zrozumieniu. Ścieżki rowerowe są w Warszawie i w całej Polsce bardzo różne, dużo bardziej zróżnicowane niż drogi, chodzi mi o ich jakość. Wiele dróg rowerowych jest starego typu, pełno jest na nich wybrzuszeń, pogrubień, różnego rodzaju nierówności. One bardzo pogarszają komfort jazdy, a gdy się wjedzie na nie rowerem szosowym o cienkich oponach sprawiają wręcz, że taka ścieżka staje się niebezpieczna dla kolarza. Wiem też jednak, że starsi rowerzyści nie znoszą jeździć po ścieżkach, nie są do nich przyzwyczajeni. Może pamiętają czasy, kiedy na jezdni było pusto. Mogą być uciążliwi dla kierowców, nie mają też zrozumienia dla innych.

**Ten sam kierowca wypomina rowerzystom jazdę bus-pasami...**

– A gdzie ma podziać się rowerzysta, kiedy nie ma ścieżki rowerowej? Musiałby jechać środkiem jezdni, a to stwarza wielkie zagrożenie dla jego zdrowia, życia. Mam znajomego, który codziennie przemieszcza się na rowerze z Legionowa w okolice Pałacu Kultury i Nauki. Korzysta z buspasa. Nie




skarżył się nigdy na kierowców autobusów, nie mają do niego pretensji. Większość dopuszcza go jako pełnoprawnego uczestnika ruchu.

**Kierowcy autobusów muszą ograniczać prędkość na Krakowskim Przedmieściu i Nowym Świecie, kiedy mają przed sobą rowerzystę. To ich bardzo denerwuje, podobno również pasażerów.**

– Krakowskie Przedmieście nie służy do szybkiego poruszania się. Tam ludzie co chwila przechodzą przez ulicę, często ten trakt się zamyka. Dlatego kierowcy autobusów powinni też się przyzwyczaić, że na Krakowskim nawet oni muszą jeździć wolniej. Pasażerowie się denerwują? Też powinni zrozumieć wyjątkową sytuację tego miejsca. Może dzięki temu zastanowią się i wybiorą rower, chociażby z miejskiej wypożyczalni.

**Jest sens zrobienia drogi rowerowej na Krakowskim Przedmieściu?**

– Tam nie potrzeba cudów. Najlepiej postawić jakiś znak drogowy informujący o ruchu rowerowym. Taka sygnalizacja zwiększa bezpieczeństwo i pomaga wszystkim uczestnikom ruchu.

**Co pan sądzi o systemie wypożyczalni rowerów Veturilo?**

– Jestem zachwycony. To strzał w dziesiątkę. Można tylko pogratulować pomysłu. Wprowadzenie tej sieci ułatwiło życie warszawiakom, poprawiło transport, a wielu ludziom na pewno też zdrowie, bo oni pewnie częściej niż wtedy kiedy wypożyczają taki rower korzystają teraz z tej formy ruchu.

# Ułatwienia dla rowerzystów w Warszawie



## Dla zmęczonych i wygodnych

W maju pracownicy ZTM zamontowali, na razie w siedmiu lokalizacjach, **podpórki dla rowerzystów**. Zdobią je – wzorem Kopenhagi – napis „**Dziękujemy, że wybrałeś rower**”.

Podpórki zbudowane są z metalowych rurek. Składają się z dwóch części: z wyższej, gdzie można przytrzymać się ręką, a na niższej oprzeć nogę. W rejonach zabytkowych np. na Trakcie Królewskim, by nie naruszać estetyki miejsca, postawione zostały tylko niższe części.

Stosowane w wielu miastach europejskich, podpórki pojawiły się także w ubiegłym roku w Polsce. Mają ułatwić życie rowerzystom, którym dzięki temu łatwiej odepchnąć się przy ruszaniu na zielonym świetle, a ci, którzy korzystają z pedałów zatrzaskowych, podczas postoju nie muszą wypinać z nich nogi.

O lokalizacji dotychczasowych podpórek zdecydowali sami rowerzyści, zgłaszając swoje sugestie na profilu **facebookowym Pełnomocnika Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej**. Pełnomocnik czeka na kolejne propozycje.



Fot. Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej

## Dla pechowców

W stolicy przybywa **samoobsługowych stacji napraw rowerów**. Publiczne działają już przy parkingach P & R, a wkrótce kolejne powstaną dzięki zaangażowaniu firmy Pernod Ricard w akcję „**Piłem, nie jadę**”.



Wyposażenie i obsługa wszystkich stacji jest standardowa. Pechowi rowerzyści mają do dyspozycji – w specjalnym stojaku podobnym do terminala systemu Veturilo – zestaw wytrzymałych narzędzi: **wkrętaki**, **płaskie klucze**, **łyżki do opon**, kompatybilne ze wszystkimi rodzajami wentyli **pompki**. Użytkownicy mniej sprawni w mechanice mogą liczyć na pomoc. Na stacjach zostały umieszczone specjalne kody, które po zeskanowaniu pozwolą skorzystać z instrukcji objaśniającej krok po kroku, jak szybko usunąć usterkę.

Samoobsługowe stacje serwisowe umieszczone zostały przy sieci parkingów rowerowych P & R (Młociny, Al. Krakowska, Al. Wilanowska, Ursynów, Ursus-Niedźwiadek, Połczyńska, Marymont, Anin). Punkty napraw, ufundowanych w ramach akcji „Piłem, nie jadę”, powstają właśnie przy: ul. Marymonckiej, Marszałkowskiej róg Sienkiewicza, Żelaznej przed siedzibą ZTM, Wawelskiej 56, SGH, Senatorskiej 27, Królewskiej róg Marszałkowskiej, Dobrej przy BUW, Emili Plater róg Al.Jerozolimskich, placu Politechniki.

# Przykre konsekwencje jazdy bez biletu

„**Zawsze mam asa w rękawie**” to hasło nowej kampanii ZTM i Krajowego Rejestru Długów, która rozpoczęła się 26 maja. Przypomina pasażerom o konieczności posiadania biletu w trakcie podróży i informuje o konsekwencjach jego braku.



Głównym narzędziem kampanii są plakaty rozwieszone w środkach komunikacji miejskiej i na wiatach przystankowych. Dla wzmocnienia przekazu, o akcji informują również spoty wyświetlane na monitorach w pojazdach transportu publicznego oraz na stacjach metra.

Naturalną konsekwencją dla gapowicza ociągającego się z uregulowaniem należności jest wpisanie do Krajowego Rejestru Długów. Informacja o tym umieszczona została na blankietach odcinków do wpłaty, które kontrolerzy ZTM wręczają gapowiczom.

Co oznacza obecność w rejestrze? Wiele osób nie zdaje sobie z tego sprawy, że obecność w KRD uniemożliwia wzięcie kredytu bądź zawarcie umowy z siecią komórkową. Często dopiero gdy gapowicze zetkną się z takimi problemami, płacą należności za jazdę bez ważnego biletu.

Procedura rejestru wygląda następująco. Miesiąc przed wpisaniem do KRD, dłużnik otrzymuje listem poleconym wezwanie przedsądowe zawierające ostrzeżenie o zamiarze przekazania danych do biura. Łączna wartość wierzytelności musi wynosić co najmniej 200 zł oraz być wymagalna co najmniej 60 dni. Przypomnijmy, że opłata dodatkowa za jazdę bez biletu wynosi obecnie 266 zł, czyli do KRD można trafić już za jedną niezapłaconą karę.

Jeśli gapowicz jest zobowiązany do uregulowania długu na podstawie wyroku sądowego, ZTM będzie mógł dokonać wpisu do rejestru po 14 dniach od wysłania wezwania do zapłaty. W tym przypadku nie ma znaczenia suma zadłużenia. Po wniesieniu zaległej opłaty pasażer będzie wykreślany z KRD w terminie do 14 dni. Do rejestru wpisywane są także osoby posługujące się podrobionym lub cudzym dokumentem i użytkownicy parkingów działających w systemie Parkuj i Jedź, na których zostały nałożone kary umowne.

Przez cztery ostanie lata kontrolerzy ZTM złapali aż milion osób jadących na gapę. W 2010 nałożyli 248,5 tys. opłat dodatkowych za jazdę bez biletu (kredytowych i gotówkowych), w 2011 – 296 tys., w 2012 – 260 tys., a w 2013 – 230 tys.

Kampania „Mam asa w rękawie” potrwa do 8 czerwca.



# Liczą się małe gesty

W sobotę, 24 maja w parku Górczewska odbył się piknik rodzinny w ramach kampanii „**Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej**”. Na pikniku nie zabrakło namiotu Zarządu Transportu Miejskiego.




Piknik odwiedziły setki rodzin. Wspólna akcja ZTM, Centrum Komunikacji Społecznej oraz stołecznych przewoźników był wspaniałą okazją nie tylko do zabawy dla najmłodszych, ale także możliwością przekonania, że życzliwe zachowanie w komunikacji miejskiej jest potrzebne.



- Badania pokazują, że oceniamy siebie jako uprzejmych, narzekamy natomiast na brak uprzejmości innych. Główną przyczyną braku gotowości do pomocy jest głównie pośpiech oraz tzw. efekt widza. Skupieni na sobie nie zauważamy ludzi wokoło, a nawet jeśli zwrócimy uwagę na człowieka w potrzebie idziemy dalej, przekonani, że pomoże mu ktoś inny. Warto być życzliwym. Skorzysta na tym zarówno obdarowywany, jak i osoba pomagająca, a na dużą skalę – my wszyscy. Liczą się nawet małe gesty – ustąpienie miejsca, przytrzymanie drzwi, wskazanie drogi czy zwykły uśmiech. – mówi Magdalena Jabłońska, psycholog społeczny ze Szkoły Wyższej Psychologii Społecznej w Warszawie.




W trakcie pikniku prowadzone były konkursy, w których dzieci mogły wygrać upominki m.in. światełka do rowerów, książeczki z zasadami ruchu drogowego. Przeprowadziliśmy także grę plenerową w której uczestnicy mieli za zadanie odszukać na terenie parku siedem plansz, na których znajdowały się pytania dotyczące pomocy innym podróżującym.

Kampania „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej” potrwa do końca bieżącego roku.

W ramach akcji, zaplanowano także przeprowadzenie gry miejskiej podczas wrześniowych Dni Transportu Publicznego oraz specjalnych warsztatów dla dzieci i młodzieży uczestniczących w Warszawskiej Linii Edukacyjnej.



# POMYSŁ NARODZIŁ SIĘ W KARCZMIE

**Kolej wilanowska i grójecka długo funkcjonowały jako odrębne inicjatywy, ale nie da się ich historii przedstawić osobno. Były to burzliwe dzieje, w których nie zabrakło alkoholu, kłótni właścicieli, kół zębatych, zazdrosnego krawca, żydowskiego cudotwórcy, a nawet składanego domu o wartości 40 milionów cegieł…**

Warszawa u schyłku XIX wieku była miastem prężnie rozwijającym się. Po mieście kursowały już konne tramwaje należące do belgijskiej spółki, ale poza nim podstawowym środkiem transportu była furmanka. Stąd pomysł na budowę kolejek wąskotorowych, które miały szybciej i wydajniej dowozić ludzi i towary.

## Konkurencja dla parostatków



Historia kolejki wilanowskiej zaczyna się jednak nietypowo, bo w karczmie „Promenada", znajdującej się przy Trakcie Wilanowskim (obecnie ul. Belwederska), w okolicach skrzyżowania z Drogą Książęcą (obecnie ul. Chełmska). To jej właściciel Jan Keller, spotkał się tam w połowie 1890 roku z inżynierem Henrykiem Hussem oraz Wiktorem Magnusem. Huss zrealizował już wcześniej kilka kolejowych projektów, m.in. nadzorował budowę Dróg Żelaznych Poleskich. Magnus był zaś właścicielem wsi Mokotów i gorącym zwolennikiem włączenia jej do Warszawy.

Tak narodził się pomysł wybudowania wygodnego dojazdu od rogatek belwederskich do kilkunastu knajp położonych w okolicy. Dalej linia miała prowadzić przez Miasto Ogród Czerniaków (obecnie Sadybę) do Wilanowa.

Dość szybko udało się zdobyć koncesję na budowę i w kwietniu 1891 roku prace ruszyły. Po zaledwie 1,5 miesiąca, otwarto pierwszy odcinek do Drogi Czerniakowskiej. „Wczoraj po dopełnieniu wszelkich formalności, o godzinie 7-mej wieczorem, otwarto prawidłowy ruch na kolei wąskotorowej, prowadzącej od rogatki belwederskiej do głównej drogi czerniakowskiej" - pisał o tym wydarzeniu „Kurjer Warszawski" z 17 mają 1891 roku.

Wyjątkowo długa i sroga zima spowodowała, że całą trasa do Wilanowa była gotowa dopiero rok później. Konna kolej szybko stała się warszawską atrakcją i jednocześnie poważną konkurencją dla parostatków pływających na Bielany.



Fot. Kolej wilanowska", 2001

Wjazd pierwszego pociągu z parowozem na plac Keksholmski (ob. pl. Unii Lubelskiej)

## Właściciele się kłócą

Pierwszy sezon kursowania linii przyniósł właścicielom ogromne zyski - 1800 rubli. Nic dziwnego, że inżynier Huss chciał dalszej rozbudowy - przez Jeziorną do Piaseczna i dalej w kierunku Grójca. Miał świadomość, że prawdziwy zysk gwarantuje tylko przewóz towarów. I tu pojawił się konflikt - Wiktor Magnus nie zamierzał ryzykować swoim majątkiem i finansować tak niepewnej inwestycji. Ostatecznie rozbudową miała się zająć inna spółka niż właściciel wybudowanej wcześniej trasy.

## Moc jak w „maluchu"

Brakowało jeszcze jednego ważnego odcinka - na Mokotowie. Rogatki Belwederskie mimo, że położone blisko centrum, znajdowały się na uboczu – w pobliżu obecnej ambasady rosyjskiej. Wszystkim zależało, żeby kolej dojeżdżała do placu


Fot. Kolej grójecka", 2002

Keksholmskiego, czyli placu Unii Lubelskiej. Tutaj można było się przesiąść do tramwajów konnych i dojechać w każdy zakątek miasta.

Warszawski magistrat wydał zgodę na budowę brakującego odcinka, ale zlecił wykonanie również kilku inwestycji w pobliżu placu budowy. Dużym utrudnieniem było nachylenie terenu - 41 promili.

Pierwszy pociąg konny pokonał wzniesienie w maju 1894 roku, ale szybko okazało się, że podjazd sprawia wiele trudności. Pojawiła się więc koncepcja wprowadzenia na tym odcinku lokomotywy parowej - pierwsza przejechała tą drogą jeszcze w wrześniu. Jej moc 20-30 koni mechanicznych można porównać z królem polskich szos, maluchem, a czasami musiała przecież wciągać pod górę nawet 10-tonowy ładunek.

W czerwcu 1895 pociągi dojechały do Powsina. W dniu otwarcia nowego odcinka frekwencja była tak duża, że uruchomiono wszystkie wagony. Dwa miesiące później pociągi kursowały już do Klarysewa, a w czerwcu 1896 roku kolej zyskała wartościowego klienta, chcącego przewozić towary – fabrykę papieru w Mirkowie. Na linii pojawiły się pierwsze pociągi osobowo-towarowe. We wrześniu pociągi dojechały do Piaseczna.

W kolejnych miesiącach intensywnie rozwijał się też transport towarowy. Powstały bocznice do cegielni w Chylicach oraz w Gołkowie.

Rosnąca liczba pociągów towarowych sprawiała coraz większe problemy na podjeździe do placu Keksholmskiego. W 1903 roku wprowadzono więc nowe rozwiązanie - pierwszą na polskich ziemiach kolej zębatą. Niestety, rozwiązanie nie zdało w pełni egzaminu, wspierało jedynie pociągi osobowe. Zębatka przetrwała do I Wojny Światowej. Udało się jedynie wybudować łącznik ze stacją towarową kolei warszawsko-wiedeńskiej przy placu Zawiszy, co jeszcze bardziej zwiększyło zyski właścieli.

Powstały plany budowy linii do Grójca oraz odnogi do Góry Kalwarii. Jednak ich realizacja stanęła pod znakiem zapytania, bo kolei wilanowskiej wyrosła konkurencja.

## Zazdrosny krawiec

Powodzenie przedsięwzięcia inżyniera Hussa spowodowało, że o budowie podobnej kolei zamarzył Eugeniusz Paszkowski, krawiec u którego ubierała się polska arystokracja, mającym szerokie koneksje. Postanowił wykorzystać własne wpływy i rozpoczął zabiegi o budowę kolei z Warszawy do Piaseczna i Góry Kalwarii wzdłuż Traktu Aleksandryjskiego, czyli ulicy Puławskiej. Dopiął swego. Koncesję wydano w 1897 roku i szybko przystąpiono do budowy. Pierwsze pociągi na odcinku do Dąbrówki pojechały w lipcu 1898 roku, a do Piaseczna z końcem października.


Fot. Kolej grójecka", 2002

Pierwszy pociąg kolei grójeckiej (1898 rok)



Fot. Kolej wilanowska, 2001

Stacja Warszawa Drogi Żelaznej Wilanowskiej, usytuowana obok rogatki mokotowskiej przy pl. Unii Lubelskiej (1930 rok)

## Podstępna gra o kontrakt

Gdy wojsko postanowiło wybudować koszary przy ulicy Rakowieckiej, zamówiło 40 milionów cegieł z cegielni w Gołkowie. Kontakt na dostarczenie materiałów do budowy wygrał inżynier Huss. Otworzyła się przed nim szansę na odbudowę finansową. Budowa kolei wilanowskiej i piaseczyńskiej wpędziła bowiem inżyniera w ogromne długi.

Czujność zachowała konkurencja. Krawiec Paszkowski dowiedział się, że nie została wykupiona jedna z działek przez którą biegła linia kolejowa. Przejął ją w tajemnicy i postawił na torze składany dom. Cena za działkę oraz składany dom na torze była oczywista - inżynier Huss musiał oddać kontakt na dostarczenie wojskowych cegieł.

Co się stało dalej z inżynierem Hussem? W jaki sposób trasa kolei została wytyczona aż do Nowego Miasta nad Pilicą? O tym opowiemy za miesiąc.

## Żydowski cudotwórca

O możliwość budowy linii kolejowej do Góry Kalwarii walczyły obie spółki kolejowe. Jeszcze w 1895 roku, prawdopodobnie ze względów strategicznych, władze odmówiły wydania koncesji na budowę inżynierowi Hussowi. Jednak dwa lata poźniej uzyskał ją Paszkowski. Trasa była o tyle ważna, że biegła przez obszary bogate w glinę, gdzie funkcjonowało kilka cegielni. Drugim powodem był mieszkający w Górze Kalwarii Alter Magiet - cadyk, żydowski cudotwórca, do którego ciągnęły pielgrzymki z całej Europy. Plotka głosiła, że sam cadyk wsparł finansowo budowę.

*tekst: Michał Piwowarski*
*Opracowano na podst.: Pokropiński B., 2001, Kolej wilanowska, WKiŁ, Pokropiński B., 2002, Kolej grójecka, WKiŁ.*



Fot. Kolej wilanowska, 2001

Nowy budynek stacji Wilanów, oddany do użytku w 1924 roku. Budynek zachował się do dziś

# Po szynach
# w cieniu Giraldy

Fot. www.sevillaonline.es



**Sewilla posiada jedną z najmłodszych i najmniejszych klasycznych sieci tramwajowych w Hiszpanii. Uruchomiono ją w 2007 roku. Ma 2,2 km długości, a po torach kursuje pięć przegubowych wagonów. Oprócz tego, miasto posiada długą linię lekkiego metra, otwartą w 2009 roku, obsługiwaną... tramwajami. Zapraszamy w krótką podróż po stolicy Andaluzji.**



Sewilla jest czwartym największym miastem Hiszpanii. Liczba mieszkańców wynosi ponad 700 tysięcy, a cały obszar metropolitalny zamieszkuje aż 1,5 miliona osób. Położona jest nad rzeką Gwadalkiwir, w południowej części kraju, we wspólnocie autonomicznej **Andaluzja**. Miasto ma do zaoferowania wiele zabytków i atrakcji turystycznych, które co roku przyciągają miliony przyjezdnych. Bogactwo pamiątek świadczy o długiej i burzliwej historii tego miejsca. Jednym z najbardziej znanych obiektów jest ***Giralda*** – dzwonnica **Katedry Najświętszej Marii Panny** – największego i jednego z najpiękniejszych gotyckich kościołów na świecie. Giralda powstała w 1198 roku jako minaret meczetu Almohadów. Po zdobyciu miasta przez chrześcijan, została przebudowana na wieżę kościelną, którą pozostaje



W bruku sewilskich uliczek do dziś tkwią resztki dawnych torów tramwajowych



do dziś. Na jej wyjątkowej architekturze wzorowało się wielu twórców i projektantów późniejszych budowli, a **niektóre źródła podają, że posłużyła ona nawet za inspirację przy budowie warszawskiego Pałacu Kultury i Nauki!** My zwiedzimy miasto z okien tutejszych tramwajów…

Obecna linia tramwajowa w Sewilli nie jest pierwszą, jaka powstała w mieście. W minionych latach funkcjonowała rozbudowana sieć wąskotorowych tramwajów, której początki sięgają końca XIX wieku. W 1887 roku uruchomiono linie tramwajów konnych, które już na początku XX wieku przebudowano na elektryczne. W kolejnych latach sieć połączeń systematycznie się rozwijała, lecz w latach 50. XX wieku jej znaczenie zaczęło maleć. Na ulicach pojawiły się autobusy, a ruch samochodów z każdym kolejnym rokiem wzmagał się. Tramwaje – niedoinwestowane, powolne i głośne zaczęły przeszkadzać w dynamicznym rozwoju Sewilli. W 1960 roku władze miejskie ostatecznie je zlikwidowały, w zamian zapowiadając budowę metra, które jednak nie powstało przez kolejnych 50 lat. Po starych tramwajach do dziś zachowały się nieliczne fragmenty torowisk pozostawionych w bruku uliczek, a także „tramwajowy” pomnik, ustawiony na placu San Martín de Porres.




## Tramwaje na placach i ulicach

Tramwaje wróciły na ulice Sewilli w 2007 roku. Wówczas oddano do użytku krótki odcinek torowiska tramwajowego o długości 2,2 kilometra. Na trasie linii, oznaczonej symbolem T1 zbudowano zaledwie pięć przystanków. Początkowy *San Bernardo* – znajduje się przy stacji metra i kolei metropolitalnej *Cercanías* o tej samej nazwie. W tym miejscu można wygodnie przesiadać się pomiędzy wszystkimi środkami komunikacji publicznej w mieście. Następny przystanek – *Prado de San Sebastian* – znajdujący się na *avenida de Carlos V* – zapewnia przesiadki na metro i lokalne linie autobusowe. W pobliżu przystanku znajduje się też punkt obsługi pasażerów oraz zajezdnia tramwajowa, stanowiąca zaplecze techniczne dla całej linii. Przystanek *Puerta de Jerez*, trzeci na trasie, znajduje się w pobliżu Uniwersytetu Sewilskiego. Kolejny przystanek – *Archivo de Indias* – zlokalizowany jest w ścisłym centrum miasta, wzdłuż głównego deptaku avenida de la Constitución, nieopodal katedry i słynnej *Giraldy*.



Wagon nr 304, zbliża się do przystanku *Prado de San Sebastian.*

W tym miejscu sieć trakcyjna kończy się, a tory łączą się w wąski splot (tory zachodzą na siebie, ale nie łączą się w jeden). Ostatni, najtrudniejszy odcinek trasy tramwaje pokonują z opuszczonym pantografem, napędzane akumulatorami. Ze względu na częste procesje i uroczystości religijne, organizowane przy katedrze, zrezygnowano z rozwieszenia sieci trakcyjnej. Splot torowy rozwidla się przed przystankiem końcowym – *Plaza Nueva*.


Fot. Maciej Beister

Wagon nr 304, z opuszczonym pantografem, pokonuje wąski splot torowy pozbawiony sieci trakcyjnej wzdłuż avenida de la Constitución

Tam też znajduje się krótki odcinek sieci trakcyjnej, z której tramwaj ładuje akumulatory, aby wykonać powrotny kurs.

Przejechanie całej trasy sewilskiego tramwaju zajmuje około 10 minut. Przewoźnik *Metrocentro* obsługuje ją pięcioma wagonami, co pozwala utrzymać dość wysoką częstotliwość kursowania, wynoszącą 7 minut. Szósty wagon stacjonuje w zajezdni i pełni rolę rezerwy. Jedynym typem taboru używanym na linii są wagony *CAF Urbos 3* - dwukierunkowe i całkowicie niskopodłogowe, a na pokład mogą zabrać do 275 pasażerów. Kursują od godziny 6 rano do godziny 2 w nocy.




Fot. Maciej Beister

Przystanek Archivo de Indias. Wszystkie przystanki na trasie linii T1 wyposażone są w elektroniczny system informacji pasażerskiej i biletomat, wbudowany w wiatę.

Wszystkie przystanki wyposażone są elektroniczny system informacji pasażerskiej oraz w automaty biletowe, wbudowane w wiaty. Platformy peronowe są maksymalnie zbliżone do progu drzwi tramwaju, dzięki czemu wsiadanie i wysiadanie nie wiąże się z żadnymi trudnościami. Dodatkowo, na peronach oznaczono miejsca, z których osoby niepełnosprawne bez problemu będą mogły wsiąść do pojazdu.

## Tramwaje w tunelach i na estakadach

Odrębnym podsystemem transportowym w Sewilli jest linia szybkiego tramwaju, pełniąca rolę lekkiego metra. Powstała w 2009 roku, jako pierwsza z czterech planowanych. Obsługiwana jest pojazdami CAF Urbos 2, które miały swój krótki epizod na klasycznej linii T1, w początkowych latach jej funkcjonowania.


Fot. Maciej Beister

Dzięki maksymalnemu przybliżeniu progu tramwaju do krawędzi peronu, wsiadanie i wysiadanie z wagonów, zarówno linii T1, jak i metra, nie stanowi dla nikogo problemu.

Pierwsze koncepcje budowy metra pochodzą z przełomu lat 60. i 70. XX wieku. Były one próbą zaradzenia rosnącemu ruchowi ulicznemu, związanemu ze zwiększeniem się liczby samochodów prywatnych i autobusów. Nie bez znaczenia była też wcześniejsza likwidacja dużej sieci tramwajowej. Projekty przedstawiane w późniejszych latach zostały jednak odrzucone, głównie ze względu na zagrożenia dla licznych budynków zabytkowych, pod którymi planowano wiercenia tuneli. Z budowy metra ostatecznie zrezygnowano w latach 80., a podstawę komunikacji publicznej nadal stanowiły przepełnione autobusy.

Do pomysłu budowy metra powrócono na przełomie wieków. Zaplanowano wówczas powstanie czterech linii lekkiej kolei miejskiej, łączącej cechy metra i tramwaju. Jako pierwsza powstała linia zielona, biegnąca przez najbardziej zaludnione obszary miasta i wybiegająca daleko poza jego obszar – do okolicznych miejscowości: Mairena del Aljarafe na zachód i Montequinto na wschód od Sewilli. Na trasie o długości 18 kilometrów powstały 22 stacje. Jej centralny odcinek zbudowano w całości pod ziemią, natomiast na przedmieściach torowisko ułożono na estakadach i wiaduktach. Dzięki temu, tramwaje są całkowicie odseparowane od ruchu samochodowego i mogą rozwijać duże


Fot. Nacho Palma, commons.wikimedia.org

Tramwaje *CAF Urbos 2*, obsługujące obecnie linię lekkiego metra, pierwsze kursy odbywały na torach linii T1

prędkości. Na peronach zamontowano specjalne szklane wrota, które otwierają się w momencie wjazdu wagonu na stację. Zapobiega to przypadkowemu wtargnięciu pasażerów na torowisko i zwiększa bezpieczeństwo ruchu.

Lekkie metro w Sewilli funkcjonuje w godzinach 6.30-23.00 w dni powszednie (w soboty 6.00-2.00, w niedziele 7.30-23.00). Częstotliwość kursowania wynosi 4 minuty w godzinach szczytu. W zasięgu jego obsługi mieszka 858 tysięcy osób, a dziennie korzysta z niego około 228 tysięcy pasażerów.





Fot. Maciej Beister

Szklane wrota, umieszczone przy krawędziach peronów uniemożliwiają przypadkowe wtargnięcie na tory

## Rowery miejskie

Sewilla, podobnie jak Warszawa, posiada system roweru publicznego. Sevici działa na podobnej zasadzie jak Veturilo. W wielu punktach miasta znajdują się stacje, z których można wypożyczyć rower. Miejskie jednoślady cieszą się dużą popularnością wśród mieszkańców i turystów.


Fot. Maciej Beister

Stacja roweru miejskiego *Sevici* na węźle przesiadkowym *San Bernardo*

## Do przyszłości po szynach

Minęło niemal pół wieku, nim władze Sewilli na nowo przekonały się do transportu szynowego. Po wielu latach przygotowań i studiów, udało się otworzyć pierwszą z czterech linii metra, a jako uzupełnienie – linię klasycznego tramwaju ulicznego, dowożącego mieszkańców i turystów do ścisłego centrum. W przyszłości planuje się jej wydłużenie. Z przystanku końcowego Plaza Nueva, do la Puerta Osario. Od strony San Bernardo tramwaje w przyszłości dojadą do głównego dworca kolejowego Sewilli – Santa Justa.



Fot. Maciej Beister

Wagon dawnych sewilskich tramwajów na placu San Martín de Porres

Uruchomienie kolejnych linii metra planowane jest na najbliższe lata. Powstaną trzy linie: fioletowa – przecinająca północną część miasta, ze wschodu na zachód, czerwona – z północy, przez ścisłe centrum, na południe, oraz żółta – jako linia okrężna.

*tekst: Maciej Beister*
*Wykorzystano: Metro i tramwaje w Sewilli, M. Graff, Technika Transportu Szynowego (10/2012), str. 27-30*

# WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

| | |
|---|---|
| ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY | www.ztm.waw.pl |

AUTOBUSY

| | |
|---|---|
| MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE | www.mza.waw.pl |
| MOBILIS | www.mobilis.pl |
| ITS MICHALCZEWSKI | www.michalczewski.pl |
| PKS GRODZISK MAZOWIECKI | www.pksgrodzisk.com.pl |

TRAMWAJE

| | |
|---|---|
| TRAMWAJE WARSZAWSKIE | www.tw.waw.pl |

METRO

| | |
|---|---|
| METRO WARSZAWSKIE | www.metro.waw.pl |

KOLEJ

| | |
|---|---|
| SZYBKA KOLEJ MIEJSKA | www.skm.warszawa.pl |
| KOLEJE MAZOWIECKIE | www.mazowieckie.com.pl |
| WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA | www.wkd.com.pl |

| | |
|---|---|
| URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY | www.um.warszawa.pl |
| KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ | www.kmkm.waw.pl |
| HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE | www.trasbus.com |
| FOTOGALERIA TRANSPORTOWA | www.phototrans.pl |


@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO